das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST NSU-FIAT „NECKAR" UND FIAT 1100 TV

BETRIEBSKOSTEN DER PERSONENWAGEN

GROSSER SEBRING-BERICHT

HEFT 8
14. APRIL 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.20

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Konferenzen der Unsicherheit

(siehe Leitartikel, Heft 7)

Seit längerer Zeit wartete ich auf die Publikation einer gelegentlich sehr naheliegenden Möglichkeit, die Knebelung und teilweise Vernichtungspolitik unseres Herrn Verkehrsministers zu unterbinden. Wir haben heute in der Bundesrepublik rund 5 Millionen Kraftfahrer. Diese würden mit ihren Angehörigen und allen am Auto und Verkehr Verdienenden wohl die größte Wählermasse darstellen. Was mit einer solchen Macht im Rücken auch ohne politische Parteien erreicht werden kann, haben die Führer der Bauernverbände erst in letzter Zeit bewiesen. Ihre maßlosen Forderungen wurden in einmaliger und überschwenglicher Bereitschaft akzeptiert. Ich stelle mir vor, daß ein von der Industrie finanzierter Verband fehlende und gegensätzliche Interessen wecken und koordinieren und ein Gewicht erreichen könnte, das jenes der Bauernverbände weit übertrifft. Wenn heute staatspolitisch verhängnisvolle Entwicklungen mit kollektiven Maßnahmen erzwungen werden, so dürfte im vorliegenden Fall jedoch der Zweck die Mittel heiligen. Ich glaube, daß meine Ansicht einer Diskussion wert wäre.

Hans Mirwald, Beratzhausen (Opf.)

Güterfernverkehr

Trotzdem ich nur ein bescheidener Personenwagenfahrer von Vaters Gnaden bin und mich die Sparte Güterfernverkehr eigentlich gar nichts angeht, möchte ich an dieser Stelle meiner Empörung über die blödsinnige Verordnung über die Maße und Gewichte im Güterkraftverkehr Luft machen. Diese Verordnung kommt praktisch einer Enteignung gleich, um es einmal ganz kraß auszudrücken. Ich würde es eine „volksdemokratische Maßnahme" nennen. Erinnern wir uns doch noch einmal an die Regierungserklärung unseres Bundeskanzlers zur zweiten Legislaturperiode. Es war dort zu vernehmen, daß jeder Verkehrsträger entsprechend seinen Erfordernissen gerecht behandelt wird. Leider wurden diese menschenfreundlichen Worte nur auf einen Bundesträger angewendet, nämlich auf die vielzitierte Bundesbahn. Schuld an dieser einseitigen Bevorzugung eines Verkehrsträgers hat ohne Zweifel Herr Seebohm, im Moment noch Bundesverkehrsminister. Seine Maßnahmen, so scheint mir, sind aus einem krankhaften Haß geboren gegen alles, was sich auf unseren Straßen motorisiert bewegt. Grotesk mutet es allerdings an, wenn derselbe Mann in seinen Sonntagsreden von der Wichtigkeit des Mittelstandes spricht. Dabei ist er soeben in eifervollem Bemühen bestrebt, einen wichtigen Zweig dieses Mittelstandes zu ruinieren.

Ich frage mich nun, ob es denn nicht eine Möglichkeit gibt, daß die von der Verordnung betroffenen Unternehmen unter fremder Flagge fahren können? Diese Möglichkeit wurde doch schon einmal diskutiert. Es muß sich doch etwas finden lassen, um den Kapriolen Herrn Seebohms etwas entgegenzusetzen. Die gesamte Umstellung kostet doch allen, auch dem Verbraucher, ein Heidengeld.

Leider hat die Presse überwiegend in dieser wichtigen Frage kläglich versagt. Ich habe keine einzige Schlagzeile entdeckt, die sich gegen die Zumutungen des Verkehrsministeriums gewehrt hätte. Das ganze Kapitel wurde nur am Rande behandelt. Wenn die Industrie und Fuhrunternehmer sich auch ganz einig gewesen wären, den Eindruck hatte ich nämlich nicht, so wäre es nicht zu diesen Auswirkungen gekommen, die die Verordnung verursacht hat.

cand. rer. pol. Gerhard Tröscher, Wiesbaden

Seltsamer Widerspruch

Der Bundestag hat sich in seiner Europa-Debatte am 22. 3. 56 zu einem geeinten Europa bekannt. Der Herr Bundeskanzler hat erklärt, daß die Bundesrepublik den europäischen Gedanken zum Leitsatz ihres politischen Handelns genommen habe. Der Herr Bundeswirtschaftsminister Erhard hat sich feierlich zum Gemeinsamen Markt bekannt. Den Bundestagsabgeordneten lagen Gesetz- und Entschließungsentwürfe vor, die durch Abschaffung der Grenzformalitäten den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb der Europarat-Länder freizügig machen sollen. Der Bundestag kann sicher sein, daß seine Wähler ihm auf dem Wege zu einem geeinten Europa folgen werden.

In seltsamem Widerspruch zu diesen Erklärungen und Vorgängen steht die vor wenigen Tagen durch Beschluß des Bundesrates angenommene und inzwischen verkündete Verordnung über Maße und Gewichte von Kraftfahrzeugen. Da sie Werte festlegt, die durchweg erheblich unter den in den Europarat-Ländern gültigen liegen, bedeutet dieser Beschluß eine schwere Hemmung für den internationalen Straßengüterverkehr. Was nutzt die Beseitigung der Handelsschranken und der Zollformalitäten für Kraftfahrzeuge, wenn der internationale Straßengüterverkehr, für den vornehmlich Schwerfahrzeuge eingesetzt werden müssen, an den Grenzen der Bundesrepublik zum Halten gezwungen wird? Im Jahre 1955 überquerten 385 000 Lastkraftwagen und Lastzüge die Grenzen unseres Landes und beförderten dabei 4 280 000 Tonnen Ladegut. Die Durchschnittsladung betrug 11,5 Tonnen, wor-

aus sich ergibt, daß es sich weit überwiegend um Schwertransporte gehandelt hat, die zum großen Teil nach der neuen Verordnung nicht mehr möglich sein werden.

Wie verträgt sich die Errichtung dieser neuen Grenzsperre mit der feierlichen Erklärung der Bundesregierung und den Beschlüssen des Bundestages?

Übrigens sind die neuen Maße und Gewichte auch für die Versorgung Berlins von großer Bedeutung. 42,7 Prozent der für Berlin bestimmten Güter werden mit Lastkraftwagen, und zwar durchweg schweren Lastzügen, befördert, die nach der neuen Verordnung nicht mehr zulässig sind, aber, soweit sie sich bereits im Verkehr befinden, noch bis zum 1. 7. 1960 betrieben werden dürfen. Wie verlautet, hat das Bundesverkehrsministerium die Besorgnisse der Vertreter Berlins über die nach diesem Termin eintretenden Erschwernisse und Verteuerungen damit zu beruhigen versucht, daß es eine Verlängerung der Ausnahmeregelung über den in der Verordnung gegebenen Termin in Aussicht gestellt hat. Welche Aussichten in dieser Richtung bestehen, läßt ein Artikel in der Zeitung der Ostzonen-CDU „Neue Zeitung" vom 16. 3. 1956 erkennen. Dort heißt es u. a.: „Wir können also der Begründung jener Verordnung, in der gesagt wird, daß es gar nicht möglich sei, unter den Gesichtspunkten einer vernünftigen Finanzwirtschaft den Straßenbau den Ansprüchen dieser „Giganten" anzupassen, nur zustimmen. Mit großer Überraschung aber erfährt man, daß diese überschweren Lastzüge zwar künftig in Westdeutschland nicht mehr zugelassen sein sollen, wohl aber für den Fernverkehr nach Westberlin auch weiterhin verwendet werden dürfen. Sollte ein solcher Beschluß des Bundesrates zustande kommen, dann wäre das geradezu eine Herausforderung. Denn es würde bedeuten, daß man die überschweren „Giganten der Landstraße" in Westdeutschland ausschaltet, um das dortige Straßennetz zu schonen, während sie das Straßennetz der DDR weiter ruinieren dürfen. Es wäre dann notwendig, daß von seiten der DDR Maßnahmen ergriffen werden, um die überschweren Lastzüge auch für den Verkehr nach Westberlin auszuschalten."

Verband der Automobilindustrie e. V., Frankfurt a. M.

Eisenbahn

. . . . zumal ich die ganzen Jahre über nie gemeckert habe, trotzdem mir Ihre Einstellung der Eisenbahn gegenüber oft genug verwunderlich schien. Vielleicht verstehe ich auch hiervon nicht genug, aber eines gebe ich Ihnen zu bedenken. Die Modelleisenbahn ist seit Generationen der Kinder und Väter liebstes Spielzeug. Haben Sie mal überlegt, was Sie anrichten können, wenn Ihre Einstellung zur Eisenbahn eines Tages zum Verschwinden dieser Einrichtung zugunsten des Straßen-Güterverkehrs führen würde. Sie würden auch mitschuldig, wenn dieses so beliebte Spielzeug eines Tages aus Mangel an Vorbild nicht mehr hergestellt würde.

August Schmidtke, Innenarchitekt in Berlin

Fachbücher und Kraftwagenverkehr

„Volkswirtschaftslehre" von Dr. jur. et phil. Albert Hesse, Professor der Staatswissenschaften, 3. Auflage (April 1948), Lehrmittel Verlag, Offenburg-Mainz.

II. Der Landverkehr: . . . Insbesondere bedingt die höhere Kapitalintensität der Eisenbahnen eine besondere Kostengestaltung. Ihre fixen Kosten für die Herstellung der Fahrbahn und die umfangreichen Nebenanlagen sind hoch, während der Kraftwagen die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Straßen zu tragen hat . . .

„Der neue Teismann" (Die rechte Hand des Kaufmanns), 30. Auflage, Ausgabe 1955/56 (seit Dezember 1955 lieferbar), Verlag Giradet, Essen.

„Der Kraftwagenverkehr" von Professor Dr. Dr. Karl Sewering, Hamburg: . . . Weil der Kraftwagenverkehr die vollen Kosten der Herstellung und Erhaltung der von ihm benutzten Straßen nicht trägt, sind seine fixen Kosten wie Abschreibung und Zinskosten verhältnismäßig gering. Dadurch kann er sich Konjunkturschwankungen besser anpassen. . . .

Selbst in Fachbüchern wird also die Meinung vertreten, daß der Kraftwagenverkehr die vollen Kosten für die Herstellung und Erhaltung der Straßen nicht zu tragen hat. Es ist anscheinend weitgehend unbekannt, daß nur ca. 30 % der vom Kraftwagenverkehr aufgebrachten Steuern für den Straßenbau Anwendung findet. Da das Steueraufkommen nicht zweckgebunden ist, kann der bescheidene Rest von rund **70 %** für andere Zwecke verbraucht werden!

„Der neue Teismann" ist sonst ein ausgezeichnetes Lehrbuch. Die genannte Stelle über den Kraftwagenverkehr gibt den wahren Sachverhalt leider nicht wieder. Man kommt leicht zu der Feststellung, der Straßenbau wird von Steuern finanziert, die der Kraftwagenverkehr nicht aufgebracht hat.

Gerhard Voss, Lauenburg-Elbe

Wormser Straßenbahn stillgelegt

. . . Übrigens wurde in der Stadt Worms die Straßenbahn stillgelegt. Es verkehren jetzt nur noch Omnibusse. Die Umstellung fand am 29. 1. 1956 um 10 Uhr statt. Sie war dadurch sehr erschwert, daß sie ausgerechnet in die starke Frostperiode fiel. Da hofften die Gegner des Omnibusbetriebes vergebens, daß man schon nach wenigen Tagen die bald 50jährige Straßenbahn wieder aus der Halle holen würde. Nachdem sich aber inzwischen der neue Betrieb eingespielt hat, freut sich jeder über die neue Einrichtung. Während man beispielsweise für die Strecke Marktplatz—Pfiffligheim mit der Straßenbahn 25 Minuten brauchte, geht es mit dem Omnibus in 7,5 Minuten!

Optiker Hans Köhl, Worms

Unfall mit einem Holländer

Am 22. 12. 1955 hatte ich einen Unfall auf der Autobahn Frankfurt—Köln, als bei Nebel ein holländischer Fünftonner-Lastwagen quer über die Fahrbahn und über den Grasstreifen wenden wollte, um, wie der Fahrer bei seiner Vernehmung angab, in Köln etwas essen zu gehen. Im Augenblick vor dem Zusammenprall konnte ich meinen Wagen ganz herumlenken, so daß der Anprall mit der rechten Breitseite gegen die linke Seite des Lastwagens erfolgte. Materialschaden über 2000 DM und Personenschaden an meiner Tochter und mir.

Am 2. Weihnachtsfeiertag traf ich mich mit dem Halter des Fahrzeugs, um die sich ergebenden Fragen zu besprechen. Mijnheer van Haren, der mit Sohn und Schwiegersohn erschien, wollte zuerst die Sache privat abmachen, um seine Rückvergütung zu retten (in den Niederlanden nach zwei Jahren 20%). Nachdem die Herren mir vorgerechnet hatten, was die Reparaturen in einer Vertragswerkstatt in Holland kosten würden, mußten sie die Hoffnung jedoch aufgeben, als sie erfuhren, daß eine Rohbaukarosse u. a. die Rechnung doch erheblich heraufsetzen würde. Widerstrebend gab Herr van Haren mir dann die Versicherungsnummer mit dem Bemerken, daß ich mich zweckmäßig an den Agenten der Versicherung wenden solle.

Soweit, sogut. Mein Rechtsanwalt wandte sich an die holländische Versicherung, die am 7. 2. 1956 schrieb, daß sie den Fall nicht regulieren könne, da bei Abschluß der Versicherung das Auslandsrisiko ausdrücklich ausgeschlossen worden ist bei einem Fahrzeug, welches laut Angaben Herrn van Harens Strecken von Holland bis nach Jugoslawien befährt im Transitverkehr durch Deutschland. Ich frage: Wie lange noch müssen wir uns das gefallen lassen, daß ausländische Schädiger entweder keinen Versicherungsschutz genießen, weil die Versicherung Pleite macht (Wiedbachtalbrücke) oder weil die Fahrzeughalter das Risiko im Ausland nicht mitversichern lassen.

Es bleibt mir nichts anderes übrig, als den Halter zu belangen und nach Möglichkeit wegen Betrugs zu verklagen. In Zukunft werden wir wohl recht tun, das entsprechende Fahrzeug bis zur Klärung der Versicherungsgeschichte sicherstellen zu lassen.

Wilhelm Meyer, Handelsvertretungen, Erpel (Rhein)

Der Bundesrat hat bereits im Dezember letzten Jahres dem Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge zugestimmt. Anfang März wurde der Gesetzentwurf dem Präsidenten des Deutschen Bundestages zugeleitet, so daß damit zu rechnen ist, daß der Bundestag in seiner nächsten Sitzungsperiode dem Gesetz seine Zustimmung gibt. Es ist somit anzunehmen, daß in absehbarer Zeit mit Kraftwagen einreisende Ausländer an der Grenze das Vorliegen einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachweisen müssen. Ein Fall wie der oben geschilderte dürfte sich dann kaum mehr ereignen. Red.

Dänische Ferienerlebnisse eines Schweizers

Ein großer Teil unserer längst geplanten Nordlandreise liegt schon hinter uns. Rottweil, Stuttgart, Heidelberg, die Lorelei, Köln und Hamburg, das alles waren Orte neuen und schönen Erlebens. Nun fuhren wir unsern Wagen an Bord des dänischen Fährschiffes, das zwischen Grossenbrode und Gedser verkehrt. Das Morgenessen an Bord brachte uns bereits das erste dänische Ferienerlebnis. Es wurden herrlich duftende Smörebrote, Kaffee oder Tee serviert. Lieber hätte ich jedoch ein großes Glas der so viel gepriesenen dänischen Milch getrunken und wollte ein solches beim Kellner bestellen. Seine „höfliche" Antwort war: „Nix Milch, Kaffee!", gleichzeitig mir eine Tasse förmlich hinwerfend. Diese, von mir weggeschoben, kam einfach wieder zurück, und ich mußte den strengen Befehl vernehmen: Kaffee oder Tee. Der herbeigerufene Oberkellner sprach nur mit meinem Gegenüber, bis dieser meinte: „Dem Boches genügt unser Kaffee nicht."

Dieser Zwischenfall trübte jedoch meine Ferienfreude nicht allzustark, und mit einem großen Glas Milch im Magen ging's in Gedser an Land. Frohgemut genossen wir die abwechslungsreiche Fahrt bis Kopenhagen, inzwischen wurde es Mittag. Gefreiter Hunger meldete sich zur gewohnten Zeit. Ein gutes Mittagessen wurde von der Vollversammlung unseres Wagens auf die Tagesordnung gesetzt. Leider blieb es beim Versuch. Nicht, daß ein „Njet" unsere Pläne durchkreuzt hätte, nein, wir wurden als Deutschsprechende ganz einfach nicht bedient. Das Bibelwort „Der Mensch lebt nicht von Brot allein" tröstete uns nur wenig. So beschlossen wir, außerhalb Kopenhagens eine Mahlzeit einzunehmen. Unsere Begleiterin stieg nun höchst persönlich aus und versuchte, was uns Männern nicht gelungen war. Hüftwiegend, das allein wäre eine Antwort wert gewesen, zielte sie auf drei beisammenstehende Burschen zu. Im süßesten Ton, dessen sie fähig war, fragte sie: „Sprechen Sie deutsch? Die Antwort bestand aus einem überaus „freundlichen", verneinenden Kopfschütteln. So wollten wir unser Glück ein paar Meter weiter vorne versuchen und fuhren langsam an. Plötzlich großes Gebrüll und grinsend streckten die drei Flegel von vorhin ihre Köpfe durchs Wagenfenster. „Natürlich sprechen wir deutsch, wir sahen erst an Ihrer Nummer, daß Sie keine . . . sind."

Inzwischen wurde es an der Zeit, sich für ein Nachtquartier umzusehen. Alles besetzt, alles besetzt! Wir konnten es bald auswendig. Einmal hat schließlich jeder Mensch Glück, auch wir. Zum Preise von nur 52 Kronen hätten wir die seltene Gelegenheit gehabt, ein Dachzimmer mit Lichtluke in 2 Meter Höhe zu bekommen. Wir verließen es fluchtartig. Aber es geschehen Zeichen und Wunder, der Wirt begleitete uns zum Wagen, wo sich die Szene von Kopenhagen wiederholte. Preis des Zimmers 5 Kronen, vorausgesetzt, daß wir dem Wirt versprächen, kein Wort deutsch zu sprechen, da er sonst schweren Schaden hätte. Von dieser Zumutung machten wir keinen Gebrauch und beschlossen, uns aufs Zelten zu verlegen. Ein zur Hälfte belegter Zeltplatz war für noch nicht anwesende Leute vollbesetzt. Platz zum Verschwenden hatten wir jedoch, nachdem wir unsere Pässe vorgewiesen hatten. Wir empfahlen uns. Noch in derselben Nacht fuhren wir nach Oldenburg, wo wir die gastfreundlichste Aufnahme fanden.

Fremde Länder und Völker lernt man erst richtig kennen, wenn man sie besucht oder versucht hat, sie zu besuchen.

Peter A. Schütz, St. Gallen (Schweiz)

Autobahn bei Bremen

Vor einigen Monaten veröffentlichten Sie einmal eine Zuschrift eines Bremer Lesers, die sich unter der Überschrift „Paradiesische Zustände" mit den Disziplinlosigkeiten auf der Autobahn bei Bremen befaßte. Insbesondere wurde auf die Rücksichtslosigkeit solcher Fahrer hingewiesen, die in Wagen mit roter Nummer saßen. Bei meinen häufigen Fahrten nach Bremen habe ich immer wieder das verkehrswidrige Verhalten dieser Wagen mit roter Nummer feststellen können. Es handelte sich dabei stets um Wagen aus der Bremer Autoindustrie. Schon längst hatte ich einmal an Sie schreiben wollen mit der Bitte, diese Zustände doch noch einmal in Ihrer Zeitschrift entsprechend zu geißeln und vielleicht damit die zuständigen Stellen und vor allem die Bremer Verkehrspolizei hellhörig zu machen. Die Zustände auf der Autobahn bei Bremen müssen endlich einmal gehörig öffentlich angeprangert werden. Es gehört sich nicht, daß Radfahrer die Autobahn auf ihrem Nachhauseweg benutzen oder Kinder darauf spielen. Ebensowenig halte ich es für richtig, daß dieser Teil der Autobahn eine Versuchsstrecke ist für Renn- oder Rennsportwagen. Wenn man solche Versuche starten will, dann sollte die Bahn auf einer Seite für diese Zeit gesperrt werden.

Dr. med. B. Wallis, Hambergen, Bez. Bremen

Testberichte

Es ist das gute Recht eines Lesers, nicht immer mit dem Urteil eines Testers einverstanden zu sein, aber man darf Leuten, die sich — und das ist in einer Art beneidenswert — immer wieder mit einem anderen Fahrzeug auseinandersetzen müssen, schon ein überlegenes Urteil zutrauen. Im übrigen hält sich zum Beispiel Werner Oswald bestimmt nicht für den lieben Gott und überläßt es dem Leser, im Guten wie im Bösen auch zwischen den Zeilen zu lesen.

Den Testern Unfähigkeit vorzuwerfen, ist albern. Wo sind die Teste so sorgfältig begründet wie im AUTO, MOTOR und SPORT. Wer wie ich gerade im Gips liegt und Zeit hat, die Prüfberichte der letzten Jahre nochmals sorgfältig durchzulesen, wird keinen Tester verdächtigen können, aus unlauteren Gründen irgendeine Marke zu bevorzugen.

Der Fehler liegt eher bei uns. Wir Leser haben zwangsläufig eine sehr subjektive Einstellung zu dem einen fahrbaren Untersatz, mit dem wir glücklich sind, oder über den wir uns, je nach dem, krank ärgern. Die Teste erweitern den Horizont — aber das will mancher wohl nicht.

Ich werde ebenfalls die Konsequenzen ziehen und ohne Rücksicht auf den Zinsverlust auch weiterhin am 1. 1. die Bezugsgebühr für das ganze Jahr bezahlen, im voraus notabene. Vertrauen ehrt, nicht?

Günther Ludewig, Stuttgart W

Begegnung mit der guten alten Zeit

Auf schneller BSA befährt der Schreiber dieses die Lütticher Straße bei Aachen in Richtung belgische Grenze. Da sieht er am Straßenrand ein Auto stehen, Rolls Royce mittleren Alters mit englischer Nummer.

Der anglophile Sportsmann wendet, um im Bedarfsfall seine Hilfe anzubieten. Auf die englische Frage, ob er etwas für ihn tun kann, dankt der freundliche Chauffeur mit einem dezenten Lächeln. „Look here, young man", sagt er, „this is a Rolls Royce!"

Im Fond des Rolls sitzen — nein, befinden sich — Mylord und Mylady, durch eine Glaswand vom Chauffeur getrennt. Der Schreiber glaubt eine Vision von Gainsborough zu haben: Mylord mit weißem Schnurrbart und Augenbrauen, rosa Burgunderbäckchen und wohlwollendem Blick; Mylady das genaue Pendant dazu, weißhaarig, würdevoll und unglaublich milde . . .

Nichts Dekadentes haftet ihnen an, nichts Militärisches, nichts Hochmütiges. Aber in anderem Sinn scheint hier zu gelten, was R. v. F. neulich schrieb: Sie sind keine Fremdkörper, kein Ladegut im Rolls Royce, sondern wesentlicher Bestandteil. Und es steht ihnen gut, ihr Auto — mehr noch: Es steht ihnen zu!

Ein freundliches Winken (nicht herablassend, denn das verstieße wider den Geist), und auf leisen Sohlen entrollt der Rolls Royce, das Victorian Age, die gute alte Zeit . . . Der Schreiber dieses bleibt nachdenklich zurück, seltsam berührt davon, daß es so etwas noch gibt. Otto Croon, Aachen

Orion

(zu einem Leserbrief in Heft 5)

Ein gewisser Herr Thierbach nahm Gelegenheit, Ihnen ein besonders geistreiches Schreiben zur Verfügung zu stellen, das Sie in Heft 5 abdruckten. Wir möchten hierzu bemerken, daß entgegen der Ansicht von Herrn Thierbach das „Autochen" bereits einige 1000 km hinter sich gebracht hat, daß es gelegentlich seiner ausgedehnten Versuchsfahrten auf Geschwindigkeiten gejagt wurde, die jenseits der 130 lagen, daß es sich bei dieser Gelegenheit besonders ruhig verhalten hat und keine „Flügel" bekam, wie es Herr Thierbach mutmaßt.

Ferner übersieht Herr Thierbach, daß das Vorderradfederungssystem verändert ist und daß der Radausschnitt genügt, um ein Streifen des Kotflügels beim Radeinschlag zu vermeiden.

Es kann Herrn Thierbach empfohlen werden, sich, bevor er sich in wenig intelligent abgefaßten Äußerungen über ein Entwicklungsfahrzeug ergeht, von dem wahren Sachverhalt zu überzeugen und sich vielleicht mit Fachleuten in Verbindung zu setzen, die das Fahrzeug probegefahren haben, deren Adressen wir gerne zur Verfügung halten.

Bestellungen aus In- und Ausland legen uns die Vermutung nahe, daß die Ansicht über unser „Orion"-Fahrzeug nicht allgemein geteilt wird.

Adloff Plastic GmbH., Paderborn

Mehr Sicherheit statt mehr PS

Mit ganz besonderem Vergnügen habe ich Ihren Artikel in Heft 3/56 „Mehr Sicherheit statt mehr PS" gelesen. Ich habe ihn inzwischen ein gutes halbes Dutzend mal studiert. Und jetzt ist mir eigentlich erst so richtig bewußt, in was für Kutschen ich in den vergangenen 20 Jahren meines Autofahrer-Daseins herumgegondelt bin. Gewiß, mir fiel hin und wieder auf, daß mir an meinem jeweiligen Wagen dies oder jenes fehle. Und so kommt es, daß ich mir stets so einige Extras habe nachträglich einbauen lassen. Nun ist natürlich der nachträgliche Einbau eine verdammt teure Sache. Wenn die Herren Auto-Ingenieure sich endlich entschließen könnten, die landläufig eben einmal dazugehörigen Dinge von allem Anfang an einzubauen, kostete alles nur ein Drittel von dem mehr, was man hinterher zahlen muß.

Man kann Ihren Artikel in jeder Hinsicht nur unterstreichen. Und ich habe mich aufrichtig gefreut, daß die strittigen Punkte endlich einmal von kompetenter Seite aufgegriffen wurden. Gerade weil man bisher so schamhaft verschwiegen darüber hinweggegangen ist, sollte man nun um so öfter davon reden. Denn ich fürchte, daß sich die deutsche Automobilindustrie vorläufig nicht überschlagen wird.

Wichtig aber ist und bleibt, daß Sie im Interesse der Autofahrer und derer, die es noch werden wollen, immer wieder auf die Verwirklichung dieser Forderungen achten und darüber laufend berichten.

Man sollte das der Industrie nicht zu sagen brauchen. Denn diese schreit jahraus jahrein nach Rationalisierung, Arbeitsvereinfachung, Leistungssteigerung durch bequemere Arbeitsweisen usw. usw. Sie investiert dafür Millionen. Das Geld dafür erhält sie von den Käufern ihrer Erzeugnisse, besser gesagt, von den Opfern ihrer Reklametrommel. Und das Erzeugnis, das dem Käufer geboten wird, ist in unserem Falle eine lack- und chromblitzende Kutsche. Für uns aber ist das Auto ein Werkzeug, mit dem wir tagtäglich umgehen müssen. Und die Forderungen, die wir an unser Werkzeug stellen müssen, dürfen nicht geringer sein, als die, die die Industrie an ihre Werkzeuge stellt. Hans Müller, Eislingen/Fils

*

.... Leider sind die Autokäufer nicht organisiert. Sie stellen somit keine Macht dar und niemand vertritt deren Interessen. Die Industrie aber baut ihre Autos nur nach dem Gesichtspunkt Verdienst und Konkurrenz.

Max Fr. Haller, Stuttgart 1

Besatzungs-Lastwagen auf der Autobahn

(Geschehen am 26. 3. 1956, 8.35 Uhr auf der Autobahn Karlsruhe—Frankfurt, etwa 5 km vor Pfungstadt.)

Auf der Fahrbahn in Richtung Mannheim fährt eine längere amerikanische Lastwagenkolonne (Dreiachser) mit Pontons beladen. Der Abstand zwischen den einzelnen Fahrzeugen ist sehr gering. Ich fahre mit 140 km/st auf der Fahrbahn in Richtung Darmstadt, also entgegengesetzt. Plötzlich — ohne jedes erkennbare Zeichen für die anderen Kolonnenfahrer und den Verkehr auf der entgegengesetzten Fahrbahn — schert aus dieser Kolonne ein Dreiachser aus, fährt quer über den Grünstreifen und bleibt auf meiner Fahrbahn stehen, wobei er durch seine Länge und den überhängenden Ponton beide Fahrstreifen blockiert. Ich bin in diesem Augenblick etwa 120 m von diesem Scheunentor entfernt. Notbremse wegen des immer noch an den Autobahnrändern liegenden Streusplits ausgeschlossen. Also hinten vorbei an dem Apparat. Ich komme dabei auf den Grünstreifen und schlage mich im wahrsten Sinne des Wortes in die Büsche. Im Weiterfahren sehe ich dann noch, wie der dunkelhäutige Jo in aller Seelenruhe noch einmal zurücksetzt und dann gemütlich auf meiner Fahrbahn in Richtung Darmstadt zurückfährt.

Ich halte bei der MP-Station Darmstadt und schildere dem diensthabenden Sergeant den Vorfall. Dieser erklärt mir, daß der Fahrer das natürlich nicht hätte tun dürfen, er aber keine Einwirkungsmöglichkeit hätte, da er nicht dabei gewesen sei. Zur Feststellung und Meldung genügten meine Angaben nicht und es hätte auch keinen Zweck, jetzt gegen den Mann noch etwas zu unternehmen. Es muß also auch bei der amerikanischen MP immer erst Blut fließen, ehe sie eingreift.

In diesem Zusammenhang sei an einige schwere Unfälle erinnert, die sich auf der gleichen Autobahn anläßlich der Manöver „Cordon Bleu" ereigneten. In einem Falle war in genau der gleichen Situation ein Opel-Kapitän in den über den Grünstreifen wendenden Heeres-Lastwagen hineingefahren. Ergebnis: 4 Tote. Die deutsche Polizei, die gerade dabei war, den Unfall aufzunehmen, wurde von einem der umstehenden Kraftfahrer gefragt, wie denn so etwas passieren könne und was nun mit dem Fahrer des Lastwagens passieren würde. Achselzucken des deutschen Beamten und die Antwort, daß es sich um in den Tageszeitungen angekündigte Manöver handele und jeder Zivilkraftfahrer mit dem verkehrswidrigen Verhalten von Kraftfahrzeugen der Besatzungsmächte und deren Kolonnen rechnen müsse. G. E. Bauermeister, Frankfurt a. M.

Steuer, Recht, Versicherung

Was ist ein Gehweg?

Das Oberlandesgericht Köln hat sich in einem Urteil (Ss 431/54) mit der Frage befaßt, was eigentlich als „Gehweg" im Sinne des Gesetzes anzusehen sei. Es gelangte dabei zu folgender Definition: „Gehweg ist der Weg, der für Fußgänger eingerichtet und bestimmt, von der Fahrbahn räumlich getrennt und als Gehweg äußerlich erkennbar ist." Wo die Straße noch nicht so weit angelegt sei, daß für den Fußgängerverkehr ein „in sich geschlossener, durch Pflasterung, Bodenbelag anderer Art oder sonst gekennzeichneter, sich kontinuierlich fortsetzender Weg" zugewiesen sei, könne man nicht von einem Gehweg im Sinne der Straßenverkehrsordnung sprechen.

Mit dieser Begründung hob das Gericht die Verurteilung eines Kraftfahrers auf, der sein Fahrzeug auf einem Weg geparkt hatte, der diese Merkmale nicht aufwies. Nur vor einzelnen Häusern der teilweise unbebauten Straße war eine Pflasterung des Weges vorhanden. Das Ende der Fahrbahn wurde im übrigen nur durch eine Bordsteinkante markiert. Nach Auffassung des Kölner Gerichts genügte das allein nicht, um einen „Gehweg" zu schaffen. Es müsse an Ort und Stelle geprüft werden, ob ein „äußerlich erkennbar fortlaufender Gehweg" trotz der Unterbrechung an den unbebauten Grundstücken vorhanden gewesen sei.

Dr. G.

Auch beim Feldweg hat Vorfahrt, wer von rechts kommt

Ein beachtenswertes Urteil zur Vorfahrtfrage hat das Bayerische Oberste Landesgericht erlassen. Es entschied (I St 433/55), daß die Regel „rechts vor links" auch an der Kreuzung eines befahrbaren, öffentlichen Feldweges von geringerer Verkehrsbedeutung mit einer nicht gekennzeichneten verkehrsreichen Landstraße II. Ordnung gilt. Jedoch sei auch der vorfahrtsberechtigte Verkehrsteilnehmer, der sich auf einem solchen Feldwege der Kreuzung nähere, zu besonderer Vorsicht verpflichtet. Die praktische Folge sei, daß er sich auch gegenüber einem von links auf der Landstraße kommenden Verkehrsteilnehmer unter Umständen wie ein „Wartepflichtiger" verhalten müsse. Das Bayerische Oberste Landesgericht begründet diese Grundsatzentscheidung mit der Grundregel des Straßenverkehrsrechts, die „gegenseitige Rücksichtnahme" allen Verkehrsteilnehmern zur Pflicht macht.

Dr. G.

„Gelb" kann auch bedeuten: Gas geben!

Das Oberlandesgericht Celle hat in einer neuen Entscheidung klargestellt, daß „Gelb" an Verkehrsampeln für den Kraftfahrer nur dann „Halt" bedeutet, wenn „das Anhalten noch ohne Gefahr möglich" ist. Andernfalls sei der Kraftfahrer bei „Gelb" nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, beschleunigt weiterzufahren. „Wie in der Kreuzung Befindliche auf Gelb die ‚Kreuzung freimachen' müssen, so müssen vor der Kreuzung befindliche Verkehrsteilnehmer, die bei einem Halten auf Gelb in der Kreuzung zum Stehen kommen würden, die Fahrbahn räumen, um den Querverkehr nicht zu behindern", heißt es wörtlich in dem beachtenswerten Urteil (1 Ss 287/55). Die Richter weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, daß diese Auslegung des Farbzeichens „Gelb" keinen Freibrief für rücksichtslose Fahrer bedeute, auch bei „Gelb" noch auf jeden Fall Anschluß an den Vordermann zu halten.

In der gleichen Entscheidung wendet sich das Gericht dagegen, daß dem Kraftfahrer zugemutet werde, sich bei „Grün" bereits auf einen Wechsel des Farbzeichens auf „Gelb" einzustellen. „Grün" bedeute schlechthin „Straße frei". Ein anderes Farbzeichen verpflichte den Kraftfahrer zu einem entsprechenden Handeln erst dann, wenn es an der Verkehrsampel sichtbar sei. Der Kraftfahrer brauche sich nicht schon bei „Grün" darauf einzustellen, daß jeden Augenblick gelbes Licht erscheinen könne. Diese Forderung gehe zu weit, weil z. B. bei handbedienter Zeichengebung der Zeitpunkt des Farbwechsels von „Grün" auf „Gelb" gar nicht abgeschätzt werden könne.

Dr. G.

Versicherung und Pauschbetrag

Werden bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte die Pauschbeträge nach § 20 Abs. 2 Ziff. 2 LStDV 1955 als Werbungskosten geltend gemacht, so können, wie eine Verfügung der OFD Karlsruhe vom 24. 10. 1955 ausführt, die Prämien zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (nicht auch zur Fahrzeug-Kaskoversicherung) ohne weiteren Nachweis zur Hälfte als Sonderausgaben abgesetzt werden. Dies wirkt sich dann günstig aus, wenn die im Jahr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurückgelegte, steuerlich berücksichtigte Kilometerzahl höher ist als die Zahl der privat gefahrenen Kilometer. Im umgekehrten Falle jedoch kann der Arbeitgeber den Abzug eines höheren Anteils an den Versicherungsprämien als Sonderausgaben verlangen. Er muß dann allerdings den Anteil der privaten Nutzung des Kraftfahrzeugs glaubhaft darlegen.

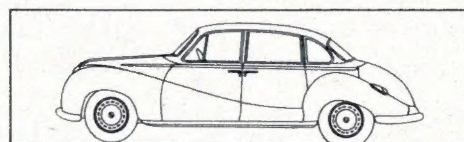
Dr. H.

dorland

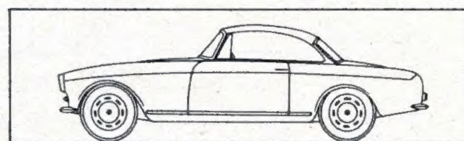
V8



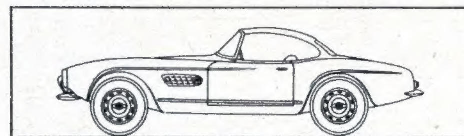
Favoriten der Anspruchsvollen



BMW 502 V8 · Limousine
mit 2,6 l-Motor 100 PS / Spitze 165 km/st
mit 3,2 l-Motor 120 PS / Spitze 170 km/st



BMW 503 V8 · Cabriolet und Coupé
2/2-sitzig / 3,2 l / 140 PS / Spitze 190 km/st

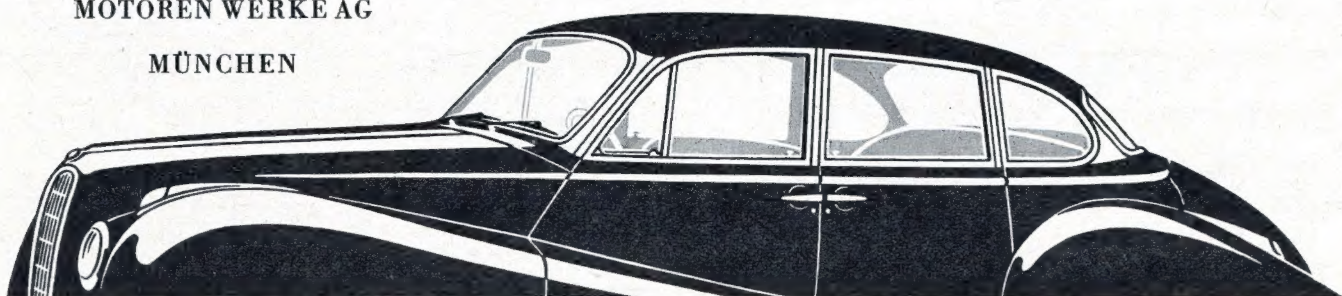


BMW 507 V8 · Touring-Sportwagen
2-sitzig / 3,2 l / 150 PS / Spitze 220 km/st

Die Wagen »nach Maß« für Automobil-Enthusiasten, begeisternd in Linie und Leistung, Ausstattung und Fahrkomfort. Meisterwerke im harmonischen Zusammenklang ihrer vielfältigen Vorzüge.

- *Auto fahren viele, BMW fahren Anspruchsvolle.*

BAYERISCHE
MOTOREN WERKE AG
MÜNCHEN



Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

INHALT

14. APRIL 1956
33. JAHRGANG
8

Unser Titelbild
knipste in Miami Beach H. Schmutz (map)

Das deutsche Straßen-Drama

In jedem Frühjahr ist es das gleiche: Allenthalben kommen auf deutschen Landstraßen wie die Krokusse aus den Wiesen die Frostaufbrüche hervor und verwandeln weite Abschnitte des Asphalts in Geröllstrecken und Sturzäcker. Der hübsche Furchenweg auf unserem Bild zeigt die Landstraße I. Ordnung von Waibstadt nach Heidelberg – ein Beispiel für viele. Man weiß, wie man diesen Problemen hierzulande begegnet: Straßensperrungen, und dann notdürftige Ausbesserung bis zum nächsten Frühjahr. Daß Frostaufbrüche kein Kälte-, sondern ein Straßenbauproblem sind, beweist die Tatsache ihres praktischen Nichtvorkommens in anderen europäischen Ländern, die nicht minder strengen Frost haben als wir.

Foto: dpa (Burckhard)



Ist Seebohm bekehrt?

Keine Nachricht aus dem Bundesverkehrsministerium hat in den letzten Jahren so sensationell gewirkt wie die Veröffentlichung von Minister Seebohms Zehnjahres-Plan für den Straßenbau. Viele Tausende von Kraftfahrern mögen dabei aufgeatmet und auch gesagt haben: Na endlich ist Seebohm bekehrt. In der Tat: liest man, was sich der Bundesverkehrsminister da für den deutschen Straßenbau vorgenommen hat, so könnte man geneigt sein, anzunehmen, daß er endlich zu der Einsicht gelangt ist, daß es mit einer einseitigen Liebe für die Bundesbahn nicht getan und das zunehmende Verkehrsproblem so nicht mehr zu lösen ist. Mit Staunen liest man, wieviele Kilometer Bundesstraßen verbreitert, verbessert und frostsicher gemacht werden, wieviele Autobahnstrecken bis zum Jahre 1961 fertiggestellt sein sollen. Aber nur wenigen Lesern dieser frohen Botschaft ist aufgefallen, daß der Bundesverkehrsminister ganz zum Schluß bekannt gibt, daß allerdings die Frage der Finanzierung bis jetzt noch nicht gelöst sei.

Wir wollen es uns verkneifen, Herrn Dr. Seebohm an dieser Stelle zu fragen, warum er erst jetzt auf den Gedanken eines Zehnjahresplanes für den Straßenbau gekommen ist, denn schließlich existiert das Chaos auf unseren Straßen schon seit geraumer Zeit, und ein Blick in die Fachpresse hätte ihn schon lange davon überzeugen müssen, daß ein Ausweg gefunden werden muß — ein Ausweg, bei dem es völlig gleichgültig ist, ob er Fünf- oder Zehnjahresplan heißt.

Viel wichtiger ist die Frage der Finanzierung. Hier droht, wie uns scheint, die Gefahr, daß wir für dieses Seebohmsche Geschenk teuer, wahrscheinlich sogar sehr teuer zu bezahlen haben werden, so daß uns das, was uns auf der einen Seite gegeben, auf der anderen Seite wieder genommen wird. Denn Dr. Seebohm meinte, daß man mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff, oder aber auch mit einer Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer um 15% die Straßenbaupläne seines Ministeriums finanzieren könnte.

An anderer Stelle hat Herr Dr. Seebohm auch angedeutet, daß möglicherweise Zuschüsse zu den Straßenbaukosten aus Rüstungsmitteln möglich sind — dort nämlich, wo neue Straßenbauten zugleich strategischen Zwecken dienen können. Auch dieser Gedanke ist nicht neu, aber wir hätten gern gehört, daß sich der Bundesverkehrsminister mit dem Bundesfinanzminister über dieses Thema unterhalten hätte, ehe er diese vagen Andeutungen der Öffentlichkeit gegenüber machte. Denn so weit liegen Bundesverkehrsministerium und Bundesfinanzministerium in Bonn doch nicht voneinander entfernt!

Bleiben wir bei den uns näherliegenden Möglichkeiten, wenn eine Straßenbau-Finanzierung auf dem Anleiheweg nicht denkbar ist, wie der Bundesverkehrsminister ausführte. Welche Garantien gibt er uns, daß diese höheren Belastungen tatsächlich für den Straßenbau verwendet werden? War die Kraftfahrzeugsteuer, um die alte Platte wieder einmal aufzulegen, in ihrem Ursprung nicht zweckgebunden für den Straßenbau? War sie es nicht Jahrzehnte lang — bis zum Amtsantritt unseres gegenwärtigen Bundesfinanzministers, der die Zweckbindung abstreitet und entsprechend handelt? Wie sollen wir glauben, daß eine neuerliche Erhöhung der Mineralölsteuern oder der direkten Kraftfahrzeugsteuer (um deren Änderung in eine echte Verbrauchssteuer wir nach wie vor zu kämpfen bereit sind!) tatsächlich dem Straßenbau zugute kommt? Man wird es uns nicht verübeln können, wenn wir nicht eine Stunde früher daran glauben können, als ein entsprechendes Gesetz vom Bundestag angenommen ist. Warum — so fragen wir weiter — hat sich Herr Dr. Seebohm noch nicht entschlossen, ein derartiges Gesetz vor dem Bundestag einzubringen? Angesichts der umstrittenen Finanzpolitik des Bundesfinanzministers (wir erinnern nur an den „Juliusturm" und die Proteste der Wirtschaft!) würde ein solches Gesetz zweifelsohne eine Mehrheit im Bundestag finden und Dr. Seebohm wäre frei von allen Sorgen, wie er seinen Straßenbauplan in zehn Jahren finanziert.

Es fällt uns — unsere Fragen mögen es beweisen, — so schwer zu glauben, daß aus dem Saulus ein Paulus geworden ist. Die zurückliegenden Jahre haben uns ungläubig und mißtrauisch gemacht, und dieses Mißtrauen läßt sich durch theoretische Zehnjahres-Pläne nicht beseitigen.

Warum kann man uns den Plan der möglichen Finanzierung nicht genauso exakt und genauso bis auf die letzten Zahlen ausgerechnet vorlegen, wie man uns den Straßenbau, verteilt auf Bundesstraßen und Autobahnkilometer vorgelegt hat?

Im nächsten Jahre finden die Bundestagswahlen statt. Jede Partei und jeder Minister werden bemüht sein, sich um ihre Wählerschaft zu kümmern, Rechenschaft abzulegen und in die Zukunft weisende neue Pläne anzukündigen. Sollten solche Überlegungen — vielleicht unbewußt — beim Zehnjahresplan des Bundesverkehrsministers Pate gestanden haben?

Carl Otto Windecker

Ganz kurz

Volkswagen nicht billiger

In einer Betriebsversammlung erklärte Generaldirektor Dr. Nordhoff, es bestehe nicht die Absicht, den Preis für den Volkswagen in diesem Jahr zu senken und das Modell zu verändern. Damit wendete sich Dr. Nordhoff gegen eine Äußerung von Bundeswirtschaftsminister Erhard in einer Fragestunde des Bundestages, es bestehe Aussicht, daß die Rationalisierungsmaßnahmen im Volkswagenwerk zu einer Preissenkung führen könnten. Im laufenden Jahr sollen 400 000 VW hergestellt werden. Diese Zahl soll 1957 noch eine weitere Steigerung erfahren.

Als neue Farben

gibt es für den Volkswagen präriebeige, horizontblau, jupiterblau und diamantgrün.

Herabgesetzt

wurde der Preis für den Messerschmitt-Kabinenroller KR 200. Das Standardmodell kostet DM 2245.–, das Exportmodell DM 2395.–.

Vom Mercedes 190 SL

sind bis Ende März 3000 Stück gebaut worden. 65% dieses seit Anfang 1955 gefertigten Typs gehen in den Export. Während beim 300 SL der Inlandsanteil nur 6% beträgt, ist er hier also wesentlich größer.

Zu einer Versuchsfahrt

durch die USA startete der erste amerikanische Wagen mit Zweistufen-Gasturbinenmotor, berichtet UP. Es ist eine serienmäßige Plymouth-Limousine, deren Turbine bei gleicher Leistung 100 kg weniger wiegt als ein entsprechender Kolbenmotor.

In einer Äußerung

des Bundesfinanzministeriums zu Seebohms Straßenbau-Zehnjahresplan heißt es: „Es ist grundsätzlich richtig, daß mehr als bisher für den Straßenbau getan werden muß. Der Zehnjahresplan des Bundesverkehrsministeriums erscheint aber als eine Sammlung aller bisher geäußerten Straßenbauwünsche, die zunächst einmal nach verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten dahingehend überprüft werden muß, was davon notwendig, was lediglich wünschenswert und was unnütz ist. Dabei können sich möglicherweise erhebliche Abstriche ergeben. – Bezüglich der Zweckbindung der Mineralölsteuer zur Finanzierung des Zehnjahresplanes vertritt das Bundesfinanzministerium nach wie vor seine bekannte ablehnende Meinung."

Daß die Parkuhren im Winter

trotz eifriger Benutzung fast keine Einnahmen aufwiesen, darüber wunderten sich die zuständigen Stellen in Ohio (USA). Findige Leute waren an den Parkplatz herangefahren, hatten ihren Obulus entrichtet und die Uhr kurze Zeit laufen lassen, um dann Wasser in das Werk zu spritzen. Binnen kurzer Zeit war der Mechanismus eingefroren, und die Fahrzeugbesitzer konnten dauerparken. (Gute Fahrt)

Zum erstenmal

stand ein amerikanischer Staatsbürger wegen eines Verkehrsdeliktes vor einem deutschen Gericht. Es war ein amerikanischer Taxifahrer, der in Frankfurt beim Überholen eines anderen Kraftfahrzeugs einen Verkehrsunfall mit leichtem Sachschaden verursacht hatte. Er erhielt eine geringe Geldstrafe.

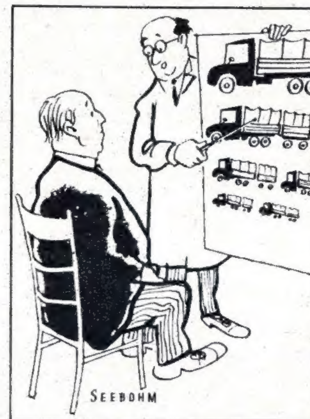
Zitate

ADAC-Vizepräsident Hans Bretz: „Wir stellen fest, daß die Parlamente mehr und mehr ausgeschaltet sind, und daß es nur noch eine Ministerialbürokratie gibt."

Wa. Ostwald: „Das Verbieten ist zwar die in Deutschland übliche, aber international auch anerkannt dümmste Form des Regierens."

SPIEGEL-Herausgeber Rudolf Augstein: „Bei Gott und den deutschen Richtern ist kein Ding unmöglich."

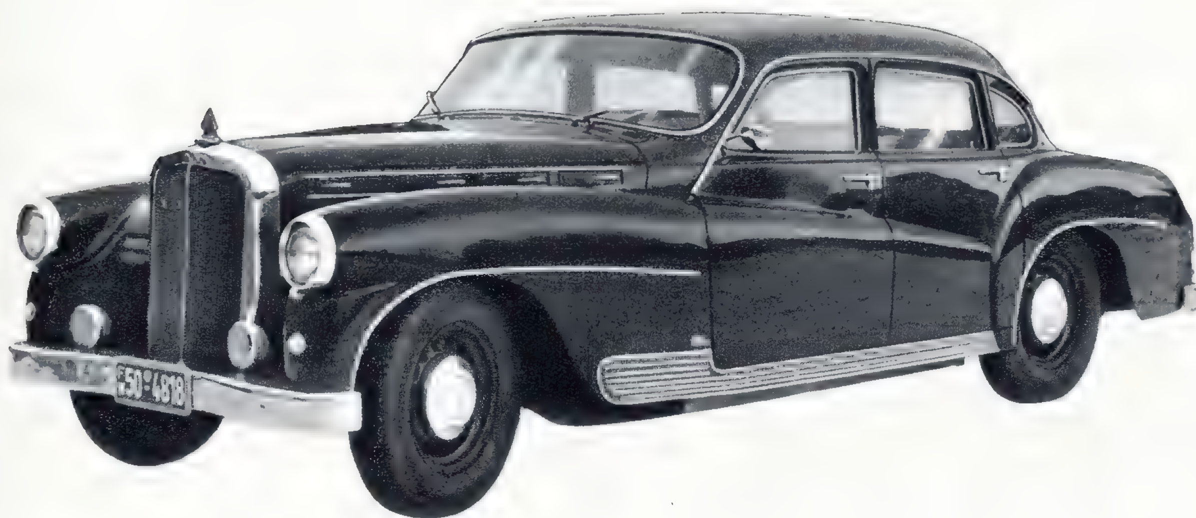
Maße und Gewichte



Diagnose: „Auf weite Sicht kurzsichtig!"

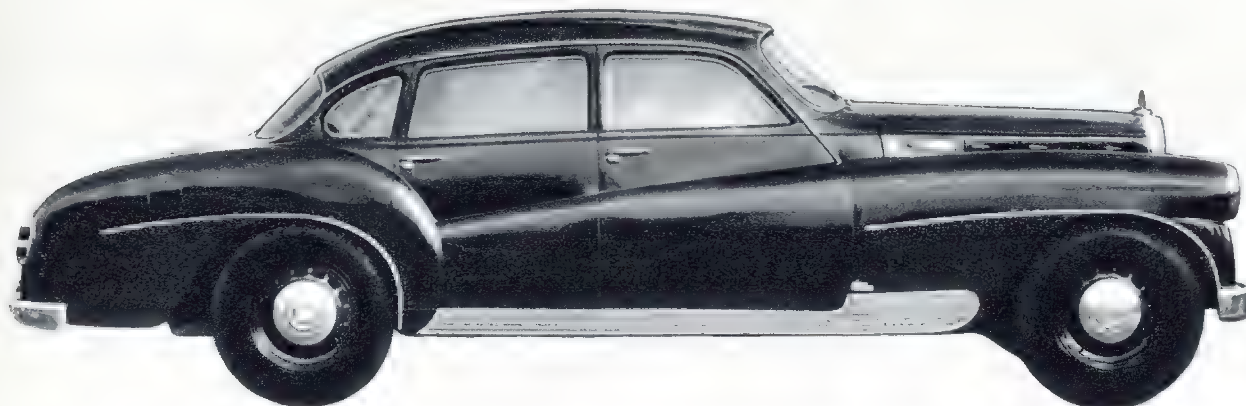
Insassen verheiratet

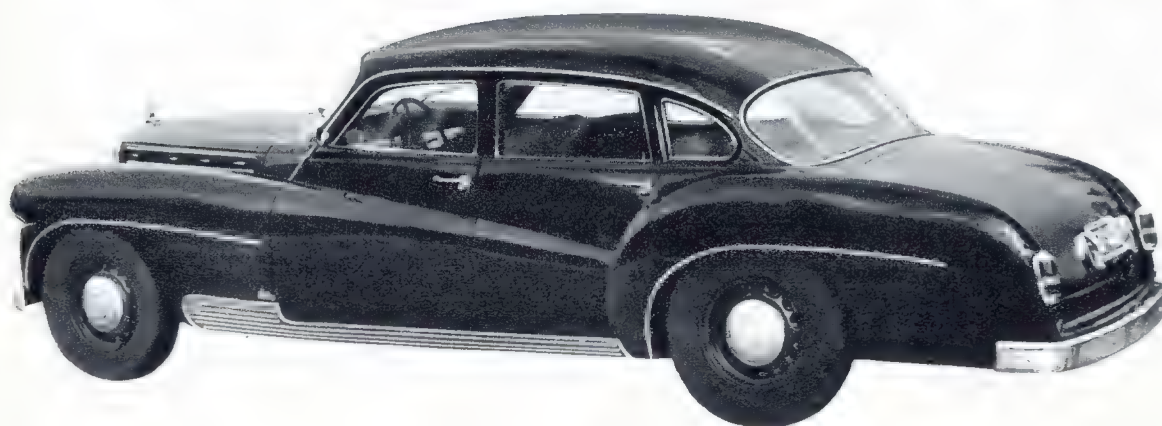
Die spanische Polizei wird in diesem Sommer auch zu nachtschlafender Stunde ohne anzuklopfen jeden Wohnwagen oder Campinganhänger öffnen, der nicht ein Schild „Insassen verheiratet" trägt, das den Stempel einer spanischen Dienststelle tragen und die Namen der nächtigenden Personen aufführen muß. Die Übernachtung Nichtregistrierter zieht hohe Geldstrafen nach sich.



Aufgewärmter Maybach

Es ist wirklich schade, daß Maybach in Friedrichshafen nach dem Kriege den Bau ausgesprochen repräsentativer Personenwagen nicht wieder aufgenommen hat, zumal dafür heute wieder ein effektiver Bedarf bestehen würde. Es scheint aber, daß hier das letzte Wort noch nicht gesprochen wurde. Vorderhand aber hat sich die Direktion der Firma damit begnügt, für den eigenen Gebrauch von Spohn in Ravensburg eine neue Karosserie auf ein altes Fahrgestell vom Typ SW 42 aufsetzen zu lassen. Der SW 42 war das letzte Maybach-Modell, das noch in den ersten Kriegsjahren gebaut wurde. Es basierte auf dem 1935 herausgekommenen SW 35 (3,5 Liter, Bohrung×Hub 90×90 mm), aus dem bald der SW 38 (3,8 Liter, Bohrung×Hub 90×100 mm) und schließlich der SW 42 (4,2 Liter, Bohrung×Hub 90×110 mm) geworden war. 140 PS leistete der Sechszylindermotor mit schräg hängenden Ventilen und obenliegender Nockenwelle. Der Verbrauch des rund 2000 kg schweren und etwa 150 km/st schnellen Wagens dürfte um die 20 Liter/100 km betragen. Das Fahrgestell wurde wahlweise mit 3380 oder mit 3680 mm Radstand geliefert; für den hier abgebildeten Wagen ist das kürzere Fahrgestell verwendet. Und im übrigen steht er noch auf 17 Zoll-Rädern.





Das Diagramm

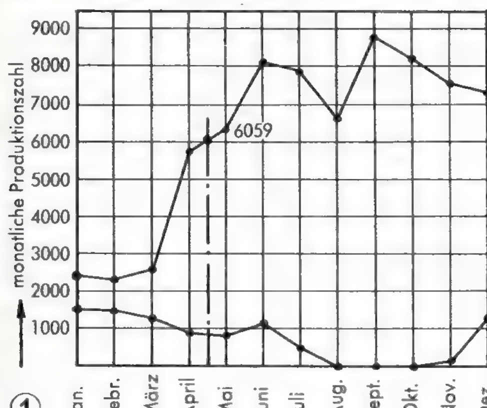
Neben der technischen Zeichnung ist das Diagramm ein beliebtes Mittel des Ingenieurs, dem Eingeweihten Dinge nahezubringen, die sonst umständlicher Beschreibung bedürfen. Sind es im ersten Fall die Details einer Konstruktion, die dargestellt werden, so handelt es sich im Falle des Diagramms darum, gewissermaßen die Werte einer umständlichen Zahlentabelle ins Visuelle zu übertragen. Diese Methode, die übrigens in der Technik sehr hochentwickelt ist (und im sogenannten Nomogramm sogar für graphische Ermittlung sonst sehr verwickelter Rechenergebnisse eingesetzt wird), besitzt den Vorzug, sehr viel anschaulicher als eine Tabelle zu sein, weil das Auge die Zusammenhänge klarer erkennt als an bloßen Zahlenwerten.

In primitiver Form begegnet man dem Diagramm über jedem Krankenbett in Form der Fieberkurve, wo über dem Tagesdatum die Körpertemperatur eingetragen wird (abends und morgens). Aus dem Auf und Ab dieser Kurve, vor allem aber aus der generellen fallenden oder steigenden Tendenz der Kurve, vermag der Arzt mit einem Blick seine Rückschlüsse zu ziehen.

Etwas ganz Ähnliches ist in den Kurven der Produktionsstatistik gegeben. Beispielsweise kann man den „Tatsachen und Zahlen" der VDA-Statistik über die Produktion der Adam Opel A.G. des Jahres 1954 folgende Zahlen entnehmen:

Fahrzeugtyp	Olympia	Kapitän
Januar	2438	1547
Februar	2377	1497
März	2608	1300
April	5748	896
Mai	6370	852
Juni	8135	1154
Juli	7898	508
August	6666	—
September	8881	1
Oktober	8275	—
November	7595	173
Dezember	7382	1323

In graphischer Darstellung sähe das so aus, wie im ersten Diagramm gezeigt, wobei die obere Zickzacklinie die monatliche Produktionszahl an Olympias (bzw. Rekord), die zweite jene der Kapitäne darstellt. Betrachten wir zu-



Das ist die Ausgangsform des Diagramms: die Darstellung von Tabellenwerten in Kurvenform. Hier sind die monatlichen Produktionszahlen des Jahres 1954 für Opel Olympia und Kapitän (untere Kurve) gezeigt.

nächst die zweite (Kapitän-) Linie: Etwa gleichbleibende Produktion in den beiden Anfangsmonaten, dann leichtes Zurückgehen, nochmaliger Anstieg im Juni auf 1154 Einheiten, und schließlich Einstellung der Produktion im August. Bekanntlich kam damals der Kapitän 1955 neu aufs Band; die Umstellung der Fertigung dauerte bis Oktober, und ab hier lief die Produktion des neuen Modells mit vollen Touren an (im Dezember bereits 1323 Einheiten, im Januar 1955 übrigens 2628 Stück — aus dem Diagramm nicht mehr ersichtlich). Das 1953er-Olympia Rekord-Modell zog in den Monaten April bis Juni gewaltig an, machte aber ähnlich wie der Kapitän im Juli und August die Umstellung auf das 1954/55er-Modell mit (Rückgang der Produktion, auch durch Werksferien etc. beeinflußt). Das Abfallen der Produktion ab September deutet auf die Vorbereitung des Werks auf die schlechten Winterverkaufsmonate hin. Gewiß läßt sich alles das auch an der Tabelle ablesen, aber längst nicht so schnell, quasi „auf einen Blick".

Die Zickzacklinie ergab sich — wie bei jeder statistischen derartigen Darstellung — daraus, daß die Produktionszahl je Monat zusammengezählt und aufgezeichnet wurde. Streng genommen dürfte man also diese Werte nur als Punkte auftragen — die Verbindung der Punkte ist an sich nicht statthaft; man macht das nur, um den Zusammenhang der Punkte besser zu verdeutlichen. So könnte man auf den Gedanken kommen, daß beispielsweise von 1. bis 15. April rund 6060 Einheiten an 1,5 Ltr.-Wagen gefertigt wurden, was natürlich Unsinn ist. Immerhin aber geben die Verbindungslinien der Punkte durch ihre Steilheit Aufschluß über das Anwachsen oder Rückgehen der Produktion.

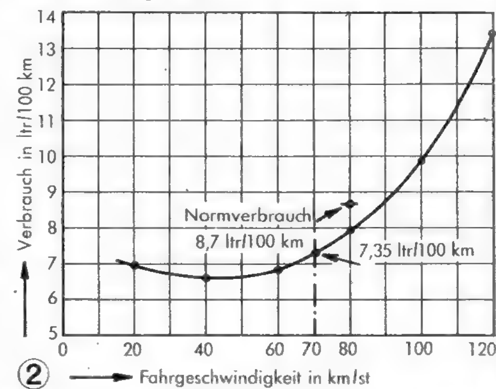
Der Techniker hat gegen solche „Diagramme" ein gewisses Aber, obwohl er in der Meßtechnik praktisch auch nur von Werten ausgeht, die er für einzelne Betriebszustände etc. ermittelt hat. Nehmen wir als Beispiel an, es seien für den Straßenverbrauch eines bestimmten Personenwagens in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit folgende Werte ermittelt worden:

Fahrgeschwindigkeit km/st	20	40	60	80	100	120
Verbrauch: l/100 km	7,0	6,6	6,9	7,9	9,8	13,5

Streng genommen dürften in einem Diagramm nur diese Meßwerte in Erscheinung treten; sie fügen sich aber ziemlich zwanglos einem Kurvenzug ein, so daß die Verbindung der einzelnen Meßpunkte zu einer Kurve statthaft erscheint. Außerdem stützt man sich auf die Erkenntnis des Altertums „natura non facit saltus" — die Natur macht keine Sprünge. Warum auch sollte der Verbrauch bei 70 km/st urplötzlich größer sein als bei 80 km/st oder kleiner als bei 60 km/st? Menschlichem Ermessen nach ist mit einem Verbrauch von 7,35 l/100 km zu rechnen, wie ihn die Kurve des zweiten Diagramms ausweist. Das kann aber auch täuschen, wie man aus vielen solchen Verbrauchsmessungen weiß, weil sich die Vorgänge im Vergaser (Überschneider der einzelnen Düsensysteme) und in den Ansaugwegen (Schwingungen der Gassäule, Ladeeffekt etc.) oft sehr überraschend auswirken können. Diese Verbrauchskurven weisen dann im sonst zügigen Kurvenverlauf Erhebungen (Buckel) auf. Der Genauigkeit halber wird man also von 10 zu 10 km/st messen oder die Kurve großzügig „begradigen" müssen — leider auf Kosten der Genauigkeit. Der Versuchsingenieur wird hier strengere Maßstäbe anlegen als die Werbeabteilung für ihre Prospekte und Bedienungsanleitungen.

Übrigens läßt sich aus einer solchen Verbrauchskurve auch der Normverbrauch ermitteln. Bekanntlich ist er jener (um 10% erhöhte) Verbrauch, der bei ⅔ der Höchstgeschwindigkeit (zeitgerechtere Ermittlungsvorschriften sind hoffentlich bald zu erwarten!) gemessen wird. Im Beispiel unseres Diagramms ist die Höchstgeschwindigkeit 120 km/st, ⅔ davon entsprächen 80 km/st, der hier gemessene Verbrauch beträgt (laut Tabelle) 7,9 l/100 km, der Normverbrauch deshalb 1,1 · 7,9 = rund 8,7 l/100 km.

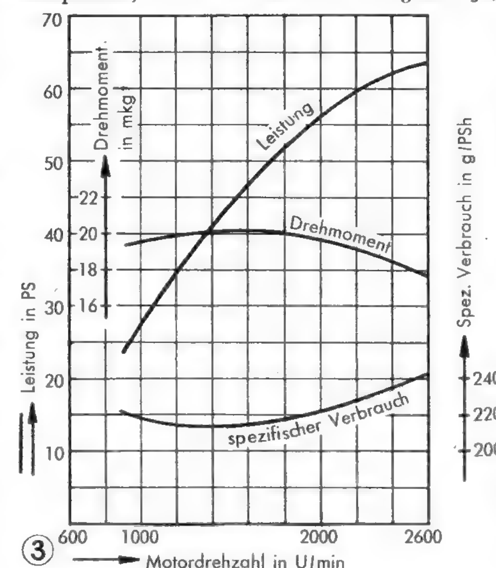
Deutlich kann man dem Diagramm entnehmen, daß der geringste Verbrauch durchaus nicht bei sehr kleiner Geschwindigkeit, sondern bei etwa 45 km/st vorliegt. Der Bereich des minimalsten Verbrauchs liegt zwar von Typ zu Typ verschieden, aber erfahrungsgemäß bei 30—50 km/st. Allen Verbrauchskurven ist gemeinsam, daß der Verbrauch im oberen Geschwindigkeitsbereich sehr stark anwächst, weil dort auch die Fahrwiderstände, insbesondere der Luftwiderstand, sehr groß werden, was mehr Energiezufuhr erfordert und damit höheren Verbrauch an Kraftstoff zur Folge hat.



Über der Fahrgeschwindigkeit ist hier der Straßenverbrauch aufgetragen. Deutlicher als in jeder Tabelle ist die Abhängigkeit des Verbrauchs vom Fahrtempo ersichtlich.

Schon an diesem Beispiel wird es klar, welche Vorzüge das Diagramm gegenüber der Tabelle hat. Es lassen sich nämlich (unter den genannten Vorbehalten) auch Zwischenwerte mit Sicherheit ablesen; so ergibt die Kurve bei 50 km/st einen Verbrauch von 6,6 l/100 km, bei 110 km/st 11,4 l/100 km. Aus der Tabelle ließen sich allenfalls arithmetische Mittelwerte feststellen, so für 110 km/st beispielsweise 0,5 · (9,8 + 13,5) = 11,65 l/100 km. Der Wert 11,4 l/100 km kommt den tatsächlichen Verhältnissen sicher näher.

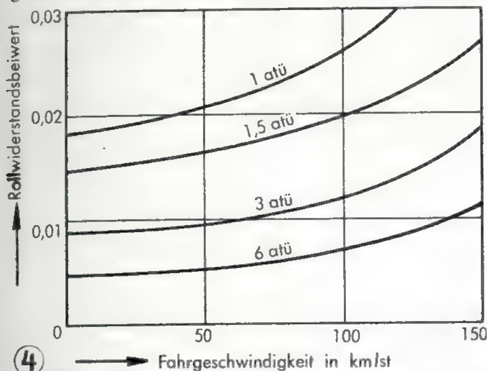
Ganz ähnlich kommen auch die Diagramme zustande, wie sie in der Kraftfahrzeugtechnik gebräuchlich und für unsere Leser besonders interessant sind, nämlich Leistungs-, Drehmoment- und Kurven des spezifischen Verbrauchs. Immer hat der Ingenieur eigentlich nur Meßpunkte, die er zu einer Kurve ergänzt. Ja,



Leistung, Drehmoment und spezifischer Verbrauch werden ebenfalls in Kurvenform über der Motordrehzahl dargestellt, hier für einen älteren Dieselmotor von ca. 63 PS Höchstleistung bei 2600 U/min und etwas über 20 mkg maximalem Drehmoment.

selbst seine Meßpunkte sind errechnet, denn zu messen geht am Motor immer nur die Durchzugskraft, aus der das Motordrehmoment und in Verbindung mit der gemessenen Drehzahl die Leistung errechnet wird. Der spezifische Verbrauch in g/PSh ergibt sich aus dem ermittelten Verbrauch je Zeiteinheit und der errechneten Leistung. Um Platz zu sparen und der besseren Übersichtlichkeit wegen werden diese drei Kurven gern in einem einzigen Diagramm untergebracht, freilich unter Berücksichtigung der verschiedenen Maßstäbe, denn man pflegt ja die Leistung in PS, das Drehmoment in mkg und den spezifischen Verbrauch in g/PSh anzugeben. Jede der drei Kurven bezieht sich also auf ihr eigenes Maßsystem, und nur die Motordrehzahl — auf der Grundlinie des Diagramms von links nach rechts aufgetragen — ist allen drei Kurven gemeinsame Basis.

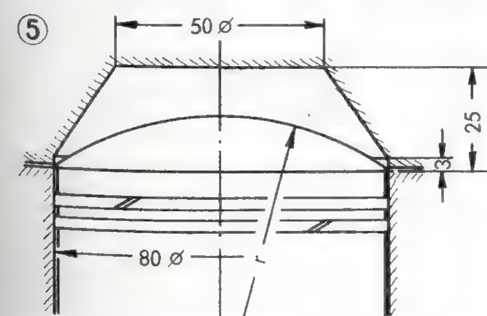
Übrigens nennt man diese Grundlinie, die gewissermaßen den Betriebszustand versinnbildlicht, fachgerecht „Abszisse". Bei der Straßenverbrauchskurve sind auf der Abszisse die Fahrgeschwindigkeit aufgetragen. Die Meßwerte



Ein solches Schaubild mit verschiedenen Reifendrücken als Parameter zeigt genau den Einfluß sowohl der Fahrgeschwindigkeit als auch des Fülldrucks auf den Rollwiderstandsbeiwert.

selbst werden als „Ordinaten" bezeichnet. Um gleich noch einen dritten Fachbegriff zu erläutern: Sind z. B. in einem Diagramm gemäß dem vierten Bildchen über der Fahrgeschwindigkeit die Rollwiderstandsbeiwerte eines Reifens bei vier verschiedenen Reifendrücken dargestellt (0,1/1,5/3,0/6,0 atü), so werden diese Reifendrücke als „Parameter" bezeichnet. Praktisch geschieht auch hier nichts anderes, als daß vier verschiedene Diagramme ineinander geschachtelt werden, zwar mit gleichen Maßstäben, aber unter Wiedergabe von vier verschiedenen Voraussetzungen bzw. Betriebszuständen. Ähnlich sind auch Diagramme von Leistungs- oder Verbrauchskurven bei verschiedener Gaspedalstellung oder Nutzlast zu verstehen. Dieses Ineinanderschachteln in eine einzige Darstellung hat zweifellos den großen Vorteil, die Abhängigkeit der Meßergebnisse von den Betriebszuständen viel deutlicher werden zu lassen, als dies durch mehrere Diagramme möglich wäre, von mehreren tabellarischen Darstellungen ganz abgesehen.

Auch die Mathematik — und damit die Konstruktionsberechnung — macht von Diagrammen regen Gebrauch. Nehmen wir nur ein ganz



Beispiel eines Verbrennungsraumes, der im Text näher beschrieben ist. Die Graphik hilft, zu einem gewünschten Verdichtungsverhältnis den erforderlichen Wölbungsradius r des Kolbenbodens zu finden — ein mathematisch sehr umständlich zu lösendes Problem.

einfaches Beispiel: Das Verdichtungsverhältnis eines Motors ist als Verhältnis von Hubraum + Verdichtungsraum zu Verdichtungsraum gegeben, als Formel ausgedrückt:

$$\varepsilon = \frac{V_H + V_c}{V_c} = \frac{V_H}{V_c} + 1$$

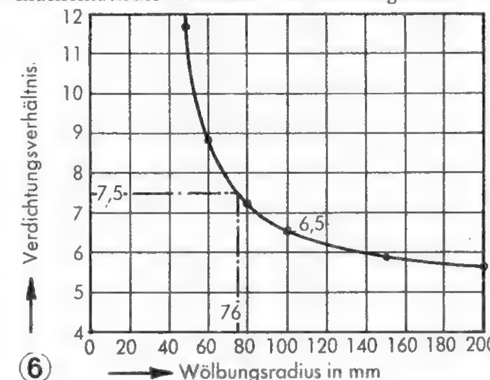
Für einen 1,5 Ltr.-Vierzylinder, entsprechend 375 ccm Einzelhubraum des Zylinders, sei nun beispielsweise ein Verbrennungsraum gegeben, wie er im fünften Bildchen dargestellt ist, bestehend aus einem Kegelraum mit 50 mm ∅ oben, 80 mm ∅ unten (= gleich Bohrung) und 3 mm zylindrischem Ansatz von Bohrungsdurchmesser (einschl. Dichtung). Gesamthöhe des Verbrennungsraumes bis Oberkante Kolben 25 mm. Dieser Raum hat, wie man errechnen kann, 89,5 ccm Inhalt, d. h. es ergäbe sich bei flachem Kolbenboden nur ein Verdichtungsverhältnis von rund 5,2 : 1. Der Kolbenboden soll deshalb kugelförmig gewölbt ausgeführt werden; zur Debatte steht jetzt der Wölbungsradius. Natürlich läßt sich das rechnerisch machen; wenn der gesuchte Halbmesser als r bezeichnet wird, so ergibt sich für das Verdichtungsverhältnis ε folgender Formel-Bandwurm, der nur der Kuriosität halber wiedergegeben sei:

$$\varepsilon = \frac{375}{89{,}5 - \frac{2\pi}{3}\left(r^2 - r\sqrt{r^2-16} - 8\right)\left(2r + \sqrt{r^2-16}\right)} + 1$$

Diese Formel wäre noch nach r aufzulösen, um den Krümmungsradius in Abhängigkeit vom gewünschten Verdichtungsverhältnis errechnen zu können. Wer noch von der Schule her einige Ahnung von quadratischen Gleichungen hat, weiß, was die Glocke geschlagen hat!

Der Ingenieur macht das eleganter: Er nimmt verschiedene Wölbungsradien an und errechnet das zugehörige V_c bzw. ε. Über r als Abszisse trägt er nun ε auf und findet mit leichter Mühe für jedes gewünschte Verdichtungsverhältnis das erforderliche r oder umgekehrt für jedes konstruktiv vorgeschriebene r das zugehörige ε. So ergibt sich beispielsweise für r = 100 mm ein ε = rund 6,5; will man eine Verdichtung von 7,5 : 1, so muß man 76 mm Wölbungsradius vorsehen.

Solcher Anwendungsbeispiele lassen sich unzählige finden, so daß die Technik ohne die Graphik als Hilfsmittel gar nicht mehr auskäme, denn auch hier ist Zeit = Geld. So manches rein mathematische Problem hat der Ingenieur zu



So geschieht die Auswertung des im letzten Bild angedeuteten Problems. Nähere Erläuterung im Text!

lösen — er tut es mit Hilfe des Diagramms zwar nicht auf Dezimalen genau, aber mit für die Praxis ausreichender Exaktheit. Was im Vorstehenden gezeigt wurde, kann natürlich nur einen vagen Überblick vermitteln. Welche Möglichkeiten gegeben sind, durch entsprechende Maßstäbe, evtl. auch durch logarithmischen Maßstab (Parabeln „strecken" sich dabei zu Geraden usw.), die Genauigkeit zu beeinflussen, in Prospekten möglichst flache Drehmomentkurven vorzutäuschen usw., wird daraus aber schon klar. Das Diagramm ist deshalb aus der modernen Technik so wenig wegzudenken wie die technische Zeichnung. *hk.*

Der Neue

III.

Der Neue hat seine ersten drei Inspektionen hinter sich und 6000 km auf dem Zähler. Das teuerste an ihnen waren die Ölwechsel: 10 Liter fassen Trockensumpf und Filter, neun werden jeweils gewechselt. Man muß auch der notleidenden Mineralölindustrie etwas zu verdienen geben. Seine Schönheit ist nicht mehr ganz makellos; kleine Steine und Split haben winzige Dellen in den Buglack geschlagen und sogar auf der Frontscheibe ihre Spuren hinterlassen. Narben aus friedlichen Kämpfen: einmal war es ein Jaguar XK 140 mit englischer Nummer, der an den Steigungen souverän vorbeizog, in den Kurven aber kurztreten mußte. Auf dem (linken) Beifahrersitz saß eine sehr bemerkenswerte Engländerin, die die hierorts landläufige Meinung über diese Spezies Lügen strafte. Ich nahm mehrere Male Gelegenheit, diese Lügen strafen zu lassen. Ein Studebaker Golden Hawk bewies zwischen Genf und Lausanne sehr instruktiv, was für ein bulliges Drehmoment so einem 5,8 Liter 280 HP-Motor innewohnt, besonders im oberen Drehzahlbereich, wo die kleine Maschine sich von 100 zu 100 Touren mühsam aufwärts quält. Das herzhafteste Vergnügen jedoch war eine Demonstrationsfahrt, die ein junger Amerikaner aus Pattonville sich wünschte. Er gehört zuhaus zu den Hot Roddern, die vor keiner Änderung an ihrem Auto zurückschrecken, wenn sie nur Leistung und weniger Luftwiderstand bringt. Vor nicht allzulanger Zeit gelang es einem ihrer Gilde, mit so einer selbstgebauten Flunder einem in einsamer Höhe stehenden Rosemeyer-Geschwindigkeitsrekord das Lebenslicht auszublasen. Aber die Bonneville Salt Flats sind etwas anderes als kurvige Straßen in hügeliger Landschaft, wo die Summe der Fahreigenschaften mehr ins Gewicht fällt als die rüde Kraft. Mein Joe hielt sich, progressiv erblassend, am Haltegriff fest und murmelte nur immer wieder: Gosh, this ship really moves! Auf der ruhigen Heimfahrt durch bewohnte Distrikte bekannte er, sich zukünftig lieber dem Segelflugsport zuwenden zu wollen.

Der Neue muß sich im übrigen sehr zusammennehmen, weil er in Kürze durchs Abiturientenexamen soll. Bislang war das alles nur Spaß und Spielerei, aber nun wird's ernst. Schon tritt gelegentlich die Stoppuhr in Aktion, und der rote Sektor auf dem Drehzahlmesser ist ihm bestens vertraut. Die Fahrt ins Büro erfolgt hin und wieder mit einem Umweg über 180 oder 250 km, und es mehren sich die Notizen auf dem Zettel „Carrera-Test": Zündung steht spät, Motor wird zu heiß. Kupplungsdruckring pfeift. Übergang bei 3000 besser einstellen. Die Blaukittel im Werk werden Wagen und Zettel noch einmal miteinander abstimmen, ehe die Messungen beginnen. Was übrigens den Boxer Asso betrifft: der lehnt den Neuen in Bausch und Bogen ab. Gelten läßt er nur ältere Autos, in die er mit seinen dicken und nicht immer sauberen Pfoten einsteigen darf, um lässig und sehr überlegen die allgemeine Fahrtlage zu übersehen. Den Neuen kennt er nur von außen, und ich hatte ihn kürzlich stark im Verdacht, daß eine gewisse Spur am linken Hinterrad von ihm stammen könnte. Natürlich wird er sich bei so etwas nie erwischen lassen.

Ja, und die guten Vorsätze mit dem täglichen Waschen: also, wissen Sie, wie soll man das denn machen! Ganz ehrlich gesagt, wird er nicht öfter gewaschen als andere Wagen auch, und als man kürzlich in Genf 12 Fränkli für sauberen Glanz verlangte, da habe ich auf die Sauberkeit gepfiffen und dafür einer liebenswürdigen Gastgeberin Blumen gekauft. Man kann den Glanz auch übertreiben. *H. U. W.*



Unser Test:

NSU-FIAT „NECKAR" und FIAT 1100 TV

Nahezu drei Jahre sind ins Land gezogen, daß wir Anno 1953 unseren Lesern den italienischen „Fiat Neuer 1100" im Test vorstellten. Inzwischen ist viel Wasser den Po und auch den Neckar hinabgeflossen. Damals kostete das Standard-Modell ab Heilbronn noch DM 7150.—, heute wird es in Heilbronn montiert, ist runde 1½ Tausender billiger geworden und hört auf den einprägsamen und beziehungsreichen Namen „Neckar". Alles in allem war es also Zeit, sich um den „deutschen" Fiat 1100 zu kümmern. Es fügte sich, daß dabei auch gleich die Tourensportversion, nämlich der 1100 TV, unter die Lupe genommen werden konnte.

Man sollte sich eigentlich vornehmen, die Monate Dezember bis März als Tester daumendrehenderweise zu verbringen, denn Witterung und Straßenverhältnisse sind zu gewichtige Faktoren, als daß sie auf die Fahrleistungen und den Verbrauch keinen Einfluß nähmen. Auch die Ergebnisse der beiden vorliegenden Teste müssen darunter erheblich leiden. So war der 34 PS-„Neckar" Mitte bis Ende Februar — also gerade über die Kaltwetterperiode — bei uns, kaum daß die Frühlingssonne die ersten Fahrrinnen in Eis und Schnee fraß. Der TV dagegen traf Anfang März trockene Straßen an, dafür aber beträchtliche Windstärken, die das Messen zum Geduldspiel machten. Die Maschine war mit 1640 Kilometern Laufstrecke blutjung und ich natürlich nicht Barbar genug, ein paar Kolbenfresser in Kauf zu nehmen, wenigstens nicht auf den ersten tausend Kilometern. Sie wurde gegen Ende der Testzeit nach planmäßiger Erziehung merklich freier, ohne aber beim Kilometerstand 3400 ganz eingefahren zu sein. Das muß der Gerechtigkeit halber vorausgeschickt werden, weil es die unmittelbare Vergleichbarkeit beider Fahrzeugmuster stark beeinträchtigt. Wir müssen eben die Testwagen nehmen, wie wir sie bekommen.

Die italienische und die deutsche 1100-Familie ist für den Außenstehenden nicht ganz leicht auseinanderzuhalten. Da ist italienischerseits der Nuovo Millecento, dem deutschen 34 PS-„Neckar" zu vergleichen, dann der 1100 TV mit zwar gleicher Karosse, aber mit 50 Pferden, dann der 1100 Spyder als offener Zweisitzer. Die Heilbronner kennen den normalen 34 PS-„Neckar" und den „Neckar-Sport", gleichfalls mit 50 PS-Maschine, aber mit zweisitzigem Coupé- bzw. Cabrioletaufbau deutscher Fertigung. Uns standen nun der normale „Neckar" und der italienische 1100 TV zur Verfügung. Sie lassen sich gut in einem gemeinsamen Test unterbringen, weil im wesentlichen nur die Maschine anders ist, wenn man von der zweifarbigen Lackierung, dem größeren Heckfenster und einigen sonstigen Karosseriedetails absieht. Auch Getriebe und Achsübersetzung entsprechen sich genau, so daß man gerade an diesem Beispiel interessante Beobachtungen machen kann, inwiefern die Leistungscharakteristik des Motors die Charakteristik der Fahrleistung verändert.

Die Grundausführung der Maschine ist ein Vierzylinder, keineswegs so kurzhubig, wie man das auf Grund der hohen Drehzahlen des TV-Motors erwarten sollte, weist sie doch 68 mm Bohrung und 75 mm Hub auf, womit man bei Nenndrehzahl von 5400 U/min der TV-Version immerhin schon auf 13,5 m/sec mittlerer Kolbengeschwindigkeit kommt. Die seitlich liegende Nockenwelle wird durch eine Doppelkette angetrieben, sie steuert die im Kopf hängenden Ventile über Stoßstangen und Kipphebel. Der normale 1100-Motor ist 1:6,7 verdichtet, die TV-Maschine dagegen 1:7,6. Die 16 PS Unterschied kommen aber nicht allein daher, sondern vornehmlich von der bei Nennleistung um 1000 Touren höheren Drehzahl, was auch auf der Vergaserseite zu einigen Maßnahmen zwang. Während der „Neckar" mit einem Solex BJ-Vergaser bestückt war — ein normaler Fallstromvergaser ohne Beschleunigungspumpe —, hatte der TV einen Weber-Doppelvergaser, dessen Vergasersysteme hintereinander, mechanisch gesteuert vom Gaspedal, zum Einsatz kommen. Dieser Tatsache verdankt der TV im oberen Drehzahlbereich große Öffnungsquerschnitte und guten Füllungsgrad, im unteren Drehzahlbereich aber trotzdem gute Elastizität, die jene des normalen „Neckar" sogar noch übertraf, so erstaunlich das für einen Sportmotor zunächst auch klingen mag. Doch davon wird noch zu sprechen sein.

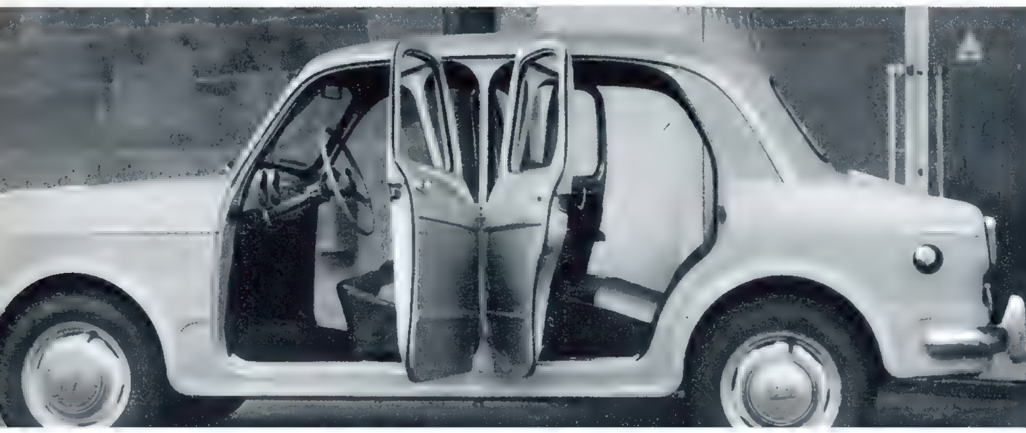
Gemeinsam ist allen Modellen auch die trockene Einscheibenkupplung und das vom Lenkrad aus geschaltete, im II.—IV. Gang synchronisierte Getriebe, dessen Übersetzungssprünge ganz normal liegen. Die Synchronisation erwies sich als sicher, wenn ich auch die Feststellung machte, daß — vornehmlich bei kaltem Öl und zweitem Gang — gefühlloses Durchreißen fast besser war als verständnisvolles Warten, denn dabei ließ sich das Ratschen der Zähne kaum vermeiden. Die Schaltung entspricht der deutschen Norm, lediglich der Rückwärtsgang liegt unterhalb der Schaltebene des III. und IV. Ganges. Eine einteilige Rohr-Kardanwelle bringt die Leistung an den hypoidverzahnten Achsantrieb mit Kegelradausgleich.

Auch das Fahrwerk ist einheitlich. Die Vorderräder hängen an Dreieck-Querlenkern, die starre Hinterachse an Längsblattfedern. In den vorderen Schraubenfedern sind die Teleskopstoßdämpfer untergebracht. Die hinteren Stoßdämpfer sind nach Art der „Seemannsbeine" stark schräg gestellt, um Querschwingungen der Starrachse besser zu beherrschen. Während der vordere Stabilisator ein generelles, der Untersteuerungstendenz dienendes Bauelement, an jedem modernen Automobil zu finden ist, hat der Fiat auch an der Hinterachse einen Drehstabilisator vorgesehen. Die Kurvenfederung ist damit sehr hart, eine Kurvenneigung wirklich nur in extrem schnellen Kurven spürbar. Nicht zuletzt das verhilft dem 1100 zu einer beispielhaften Straßenlage. Die Schneckenrollenlenkung ist mit der Übersetzung 16,4:1 und mit knapp 3 Lenkradumdrehungen vom vollen Links- zum vollen Rechtseinschlag sportlich knapp übersetzt, ohne schwergängig zu sein. Erfreulich ist auch die gute Wendigkeit beim Rangieren (10,5 m Wendekreisdurchmesser). Die Fußbremse ist als hydraulische Vierradbremse ausgebildet; sie ist über jedes Lob erhaben, und das weiß man im Falle des schnellen TV besonders zu schätzen. Dank sorgfältiger Verrippung der (250 mm im Durchmesser messenden) Bremstrommeln, relativ großer Bremsfläche (658 cm²) und entsprechenden Schlitzen in den Radkörpern war auch bei scharfer Fahrt kein Fading zu beobachten.

Weniger glücklich machte mich die Handbremse, die auf eine Trommel an der Getriebe-Endwelle wirkt, wie dies bei allen Fiat üblich ist. Auch bei mäßiger Steigung empfiehlt sich das Einlegen eines sichernden Ganges — es passierte mir am Anfang zweimal, daß ich dem davonrollenden Wagen nachspringen durfte. Da das Übertragungsgestänge von der in Wagenmitte liegenden Handbremse zur Bremstrommel sehr kurz ist, ist dort auch keine Elastizität vorhanden, d. h. man ist ausschließlich auf das Einrasten der Bremsblöcke angewiesen, muß also sehr fest anziehen oder befürchten, daß sich der Wagen selbständig macht.

Während die Hinterfedern, der Stabilisator und die Teleskopstoßdämpfer direkt an der selbsttragenden Karosserie befestigt werden, sind Motor, Getriebe, Vorderachse, Lenkung und Kühler auf einem Hilfsrahmen montiert, der auf sehr langer Basis an den Fahrzeugkörper angeschraubt wird. Das dient nicht nur der leichteren Montage, sondern versteift auch das Karosserievorderteil erheblich. Ist es nicht überhaupt erstaunlich, daß man eine viertürige Karosserie in selbsttragender Bauart bauen kann? Ein Arbeiten des Karosseriekörpers war beim Fiat nicht festzustellen. Der Einfachheit halber sind beide Türen einer Wagenseite am Mittelpfosten angeschlagen, so daß die Vordertüren entgegen der Fahrtrichtung öffnen. Manchem mag das unsympathisch sein, weil sich vielleicht der Fahrwind in der nicht ganz geschlossenen Tür fangen und sie vollends öffnen könnte.

Mit einer vorderen Sitzbreite von 1210 mm und der hinteren Sitzbreite von 1240 mm



sind gute Platzverhältnisse geschaffen. Bewußt hat man Abstand davon genommen, einen bequemen Fünfsitzer zu entwickeln, denn man baut ja schließlich auch noch größere Wagentypen. Die vordere Sitzbank ist weitgehend verstellbar, und selbst in der am weitesten nach hinten geschobenen Stellung ist noch ausreichend Platz für die Knie der Fondpassagiere. Es ist überhaupt erstaunlich, daß man solche Platzverhältnisse bei nur 3,66 m Gesamtlänge und 1,46 m Gesamtbreite verwirklichen konnte — raumökonomisch ist der Fiat 1100 ein Musterbeispiel. Zwar ist die stumpfe Bugform mit ihren senkrechten Kanten nicht besonders schön — das Heck ist viel hübscher gelungen —, man muß das jedoch unter dem Blickwinkel der Längenersparnis sehen. Durch Karosseriewülste entlang den Radkästen, der Bodenkontur und über beide Türen hinweg wurde die Wagenform wenigstens optisch gestreckt. Auf jeden Fall weiß man im 1100, daß man keinen Zentimeter unnötige Abmessung als Ballast mitschleppt.

Zweifarbige Sitzbezüge und sehr sorgfältige Innenausstattung machen das Wageninnere sehr wohnlich. Die Sitze selbst sind trotz einer Schaumgummiauflage nicht sehr weich, was vielleicht ein gewisses Zugeständnis an die sportlichen Eigenschaften des 1100 ist. Man fährt mit dem Knirps ja fast nur schnell und temperamentvoll und hat durch etwas härtere Sitzpolster unbedingt mehr Bodenkontakt. Beherrschend am Armaturenbrett ist neben dem großen Tacho das Kombiinstrument mit Brennstoffuhr (nebst zusätzlicher Warnleuchte), Ölkontrolleuchte, Lade- und Fernlichkontrolleuchte. Beide Instrumentengruppen sind durch Wülste gegen die Windschutzscheibe abgedeckt, um Spiegelungen bei Nachtfahrt zu unterbinden. Rechts unter dem Lenkrad befindet sich der zierliche Schalthebel, links in einer ersten Ebene der Blinkerschalter (selbst rückschaltend), darunter der Lichtwählschalter (Stand-, Abblend-, Fernlicht); sowohl die Armaturen- wie die Gesamtbeleuchtung werden durch getrennte Kippschalter in Armaturenbrettmitte eingeschaltet. Hier ist auch der Platz der Schalter für den (parallellaufenden, automatisch abstellenden) Scheibenwischer und für das Heizgebläse, ferner für den Zugknopfanlasser, für den Choke und — wie begrüßt man das gerade im Winter! — für Handgas. Über dieser Schaltergruppe, direkt an der Windschutzscheibe, befindet sich ein (allerdings ziemlich winziger, sich automatisch schließender und deshalb schwer bedienbarer) Aschenbecher. Unter dem Armaturenbrett ist rechts die Lüftungsklappe (stufenlose Verstellbarkeit), links die Heizungsregulierung. Selbstverständlich kann die Windschutzscheibe angeblasen werden (zwei Düsen), eine Klappe im Heizkörper spuckt ganz schöne Kalorienmengen ins Wageninnere, vollends mit Gebläse. Die rechte Hälfte des Armaturenbretts ist nicht ausgenutzt und weist nur einen Zierstreifen auf. Hier soll wohl dann das Rundfunkgerät eingebaut werden; man könnte sich aber hier ebensogut einen verschlossenen und staubdichten Handschuhkasten vorstellen. Zwar ist links von der Lenksäule ein offenes Ablagefach vorgesehen, wie auch in den Vordertüren Taschen über die gesamte Breite angebracht sind; die Beifahrerin wird aber nur ungern ihr Tiroler Nußöl oder das Puderdöschen in der Seitentasche verstauen. Je eine Sonnenblende für Fahrer und Beifahrer (beim „Neckar" sogar mit Spiegel), ein Kipprückblickspiegel, dessen Beleuchtung beim Öffnen der linken Vordertüre aufflammt, und zwei einzeln schaltbare Innenleuchten am Fond zeigen, daß bei der Ausstattung nicht gespart wurde. Viel eher glaubte man, sich den Verzicht auf einen Kühlwasserfernthermometer leisten zu können.

Der Kofferraum ist für Gepäck von vier Personen ausreichend, sein Deckel selbstverständlich abschließbar. Das Reserverad liegt auf einem Hilfsgestell waagerecht direkt unter dem Deckel — eine Lösung, die manches für sich hat, wenn auch im Zeichen der schlauchlosen Reifen und guter, von Pferden weitgehend gemiedener

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

NSU-FIAT „NECKAR"



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung × Hub 68 × 75 mm, Hubraum 1098 ccm, Verdichtung 1:6,7, Leistung 34 PS bei 4400 U/min, max. Drehmoment 6,4 mkg bei 2800 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Antrieb durch Doppelkette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 5,6 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 3 Liter), Nebenstrom-Ölfilter, Solex 32 BJ-Vergaser, mech. Kraftstoffpumpe, 32 Litertank im Heck (5 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 28 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (4400 U/min), 11,0 m/s, bei 100 km/st (3870 U/min), 9,7 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Viergangetriebe (II.–IV. Gang synchronisiert), Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,86, II. 2,38, III. 1,57, IV. 1,00, Rückwärts 3,86, Hinterachse 4,30, Ölinhalt Getriebe 1,25 Liter, Hinterachse 0,7 Liter, hypoidverzahntes Kegelrad-Ausgleichsgetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längsblattfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, Reifen 5,20–14, Schneckenlenkung mit Zahnsegment (16,4:1), hydraulische Bremse (Fiat-Baldvin), Bremsfläche 658 cm², Handbremse mechanisch auf das Triebwerk wirkend.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2340 mm, Spurweite 1229/1212 mm, kleinste Bodenfreiheit 127 mm, Außenabmessungen 3775 × 1458 × 1425 mm, Wendekreisdurchmesser 10,5 m, Eigengewicht vollgetankt 845 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	5 bis 50 km/st
III. Gang	15 bis 75 km/st
IV. Gang	30 bis 118 km/st
Höchstgeschwindigkeit	118 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	9,5 sec
0 bis 80 km/st	19,5 sec
0 bis 100 km/st	33 sec

Bergsteigefähigkeit

I. Gang 27%, II. Gang 15%, III. Gang 9%, IV. Gang 5%

Verbrauch

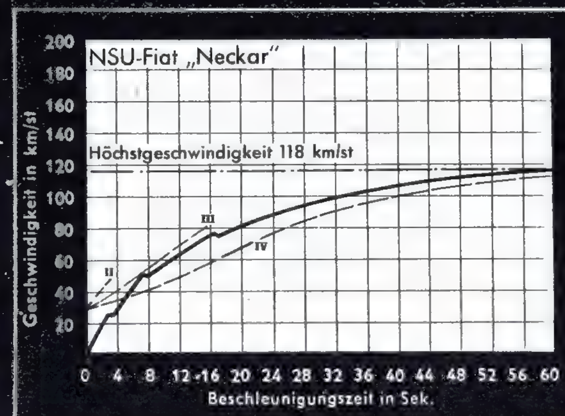
Normverbrauch	8,0 Liter/100 km
Testverbrauch	9,6 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	24,8 kg/PS
voll belastet	33,8 kg/PS

PREISE

„Neckar"-Limousine viertürig	DM 5550.—
„Neckar-Sport", 2sitziges Cabrio	DM 10450.—
„Neckar-Sport", 2sitziges Coupé	DM 10450.—
Klimaanlage	DM 250.—

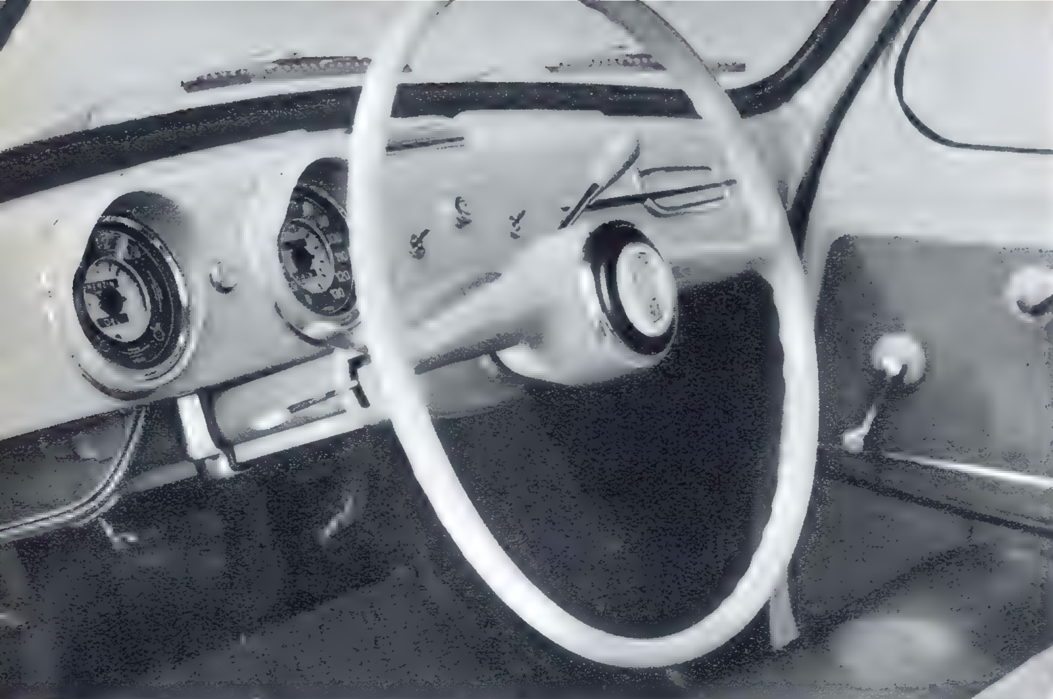


Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr DM 159.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr . . . . DM 200.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr . . . . DM 257.— + 5%



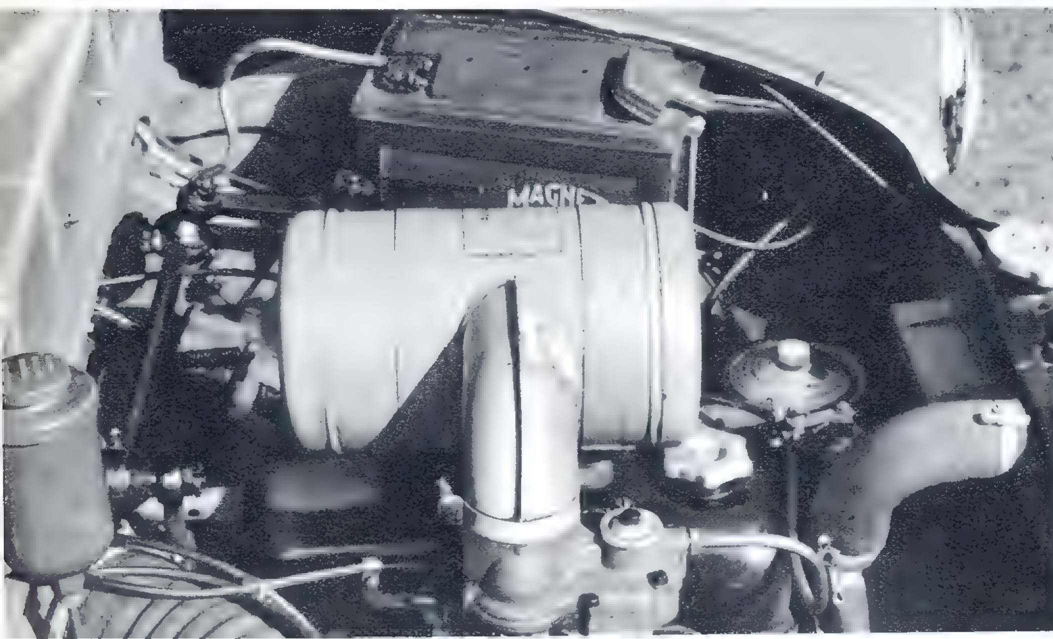
straßen und im übrigen sehr viel Stadtverkehr. Tatsächlich schwankte der Verbrauch zwischen 10,8 und 6,6 Liter/100 km; letzterer wurde bei einer gemütlicheren Überlandfahrt auf eisfreier Landstraße erzielt. 8,5—9 Liter/100 km dürften das sein, was der Durchschnittsfahrer zu erwarten hat. Übrigens spuckt das Entlüftungsrohr am Einfüllstutzen ganz erheblich, wodurch beim Volltanken im Nu ein „Viertele“ des guten Saftes verlorengeht. Die Höchstleistung von 34 PS ist bei 4400 U/min vorhanden, was wiederum etwa 115 km/st, also der katalogmäßigen Höchstgeschwindigkeit entspricht. Die Bergsteigefähigkeit im direkten Gang ist deshalb nicht so groß, nämlich 5%. Das fleißige Benutzen des sonst sehr richtig abgestuften Getriebes empfiehlt sich deshalb. Der dritte Gang, von etwa 15 bis (theoretisch) 72 km/st reichend — die Maschine nimmt willig auch höhere Drehzahlen als 4400 U/min an —, ist das richtige Vademekum für Stadt wie unübersichtliche, kurvenreiche und hügelige Landesstraßen (9% Steigfähigkeit). Unterhalb 30 km/st ist es der Maschine im direkten Gang unwohl, man darf aber von den wenigsten Vertretern dieser Leistungsklasse ein anderes Verhalten erwarten.

Der Vergleich mit dem auf 50 PS gezüchteten TV mußte besonders aufschlußreich sein. Die höhere

Straßen das Problem der Unterbringung des Reserverades längst nicht mehr die Beachtung zu genießen braucht wie früher. Auch der Vigot-Wagenheber und das Werkzeug sind im Kofferraum untergebracht. Die Motorhaube wird von innen entriegelt, der (links hinten liegende) Tankeinfüllstutzen ist verschließbar. Alle vier Fenster können abgekurbelt werden (vorn 5½, hinten 3½ Umdrehungen); die vorderen haben Zugabweiser aus Plexiglas, nachdem man auf Dreieckausstellfenster verzichtete.

Alles in allem wüßte ich nicht, wie die Aufgabe, einen Viersitzer unter geringstem Bauaufwand und unter möglichst geringer Inanspruchnahme von Verkehrsraum, dabei aber extrem verkehrssicher, lebendig und sparsam, zu bauen, viel anders als im vorliegenden Falle hätte gelöst werden können. Der Platz reicht für vier Personen gut, der „Neckar“ ist mit 118 km/st relativ schnell und wies folgende Beschleunigungszeiten auf: Vom Stand auf 60 km/st in 9,5 sec, auf 80 km/st in 19,5 sec, auf 100 km/st in 33 sec und auf Spitzengeschwindigkeit praktisch in einer Minute. Es gibt schnellere Sprinter, was die Beschleunigungszeiten angeht, aber der 1100 läßt sich eben dank seiner Kürze und sehr sicheren Straßenlage viel lebendiger fahren und macht sich im Stadtverkehr Lücken zunutze, bei denen man mit längeren 35—50 PS-Wagen Erhebliches riskieren würde. Und sicher ist der „Neckar“ auch sparsam — man nennt als Normverbrauch 8,0 Liter/100 km, ich brauchte über 1285 km 123,7 Liter Normalbenzin (das ohne jedes Klingeln verarbeitet wurde). Das entspricht 9,6 Liter/100 km und bedarf des Kommentars: Winter-





Leistung wurde, wie schon erwähnt, zum einen durch höhere Drehzahl (5400 U/min bei Normleistung), zum anderen durch höhere Verdichtung (1:7,6) und schließlich durch einen Doppelfallstromvergaser in Registeranordnung gewonnen. Der Hauptlufttrichter ist dabei ständig in Betrieb, der zweite wird, von der Stellung des Gaspedals abhängig (und nicht unterdruckabhängig wie beim Solex-Registervergaser), später zugeschaltet. So hat man im Teillastbereich gute Mischungsverhältnisse und braucht trotzdem bei Vollast und hoher Drehzahl kein Asthma des Motors zu befürchten. Daraus erklärt sich auch die zunächst unerwartete Feststellung, daß der TV mindestens genauso elastisch im Fahrbetrieb war wie der „Neckar“. Man mag es zwar als Schinderei bezeichnen, aber die Neugier siegte: Bis zu 20 km/st herab ging der direkte Gang, und das bei nur halbwegs „freier“ Maschine. Die Beschleunigungsmessungen ab 30 km/st, wie ich sie bei allen Testfahrzeugen, die in meine Hand kommen, durchführe (man kann hochinteressante Dinge über die Notwendigkeit frühen Schaltens

bzw. mangelnder Motorelastizität ablesen), waren im direkten Gang trotzdem schwierig. Sie sind auch mit einiger Skepsis zu betrachten, was die Werte unter 40—45 km/st anbetrifft, denn der Motor ersoff beim Vollgasgeben infolge der Beschleunigungspumpe sofort bzw. nahm nur mit sehr viel Gefühl über Teil- und Halbgas schließlich Vollgas an.

Auch die Beschleunigungswerte der jungen Maschine, die bis 1700 km offenbar mehr als zart eingefahren worden war, sind mit aller Vorsicht zu genießen. Zwar wurde der Motor deutlich freier, von Voll-Einfahren konnte aber nicht die Rede sein. Daraus erklärt sich die relativ geringe Spitze von 132 km/st aus mehreren Messungen (Bestwert 133 km/st) und das erst ab ca. 80 km/st bessere Beschleunigungsverhalten gegenüber dem 34 PS-Bruder. Ich hege keinen Zweifel, daß die voll eingefahrene Maschine gut und gern die genannte Höchstgeschwindigkeit von 135 km/st erlaubt. Andere Wagenteste über den TV nennen als Beschleunigungszeiten ab Stand auf 80 km/st rund 15 sec, auf 100 km/st rund 26 sec. — Werte, die ich dem voll eingefahrenen TV gerne zubillige.

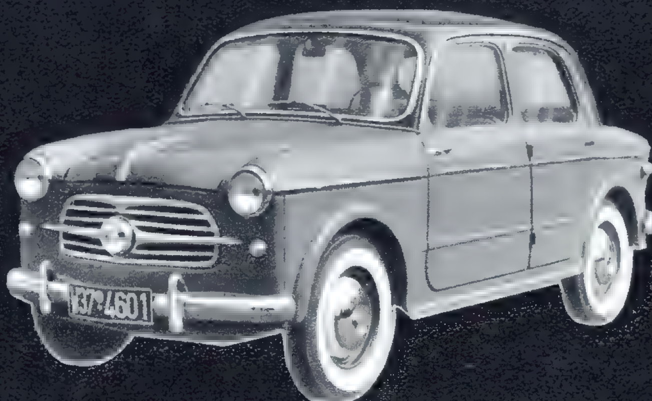
Ein Doppelvergaser mag ein noch so leistungsförderndes und damit für Sportmotoren prädestiniertes Gerät sein — ich sähe ihn noch lieber am Gebrauchsmotor, ganz einfach deshalb, weil er ein ganz anderes und viel wirtschaftlicheres Bestreichen aller Belastungs- und Drehzahlgegebenheiten erlaubt. Ich möchte sagen, daß meine Fahrweise auf dem TV der jungen Maschine wegen zunächst ungefähr der auf dem „Neckar" entsprach. Man vergleiche jedoch die beiden Testverbrauche, selbst wenn man den Mehrverbrauch des „Neckar" durch die ungünstigen Straßenverhältnisse berücksichtigt. Gleich schnell gefahren, möchte ich wetten, daß der TV um 1—1½ Liter/100 km sparsamer ist als der normale 1100. Ich kam über 1752 km auf 147,2 Liter, entsprechend 8,4 Liter/100 km. Als Maximalverbrauch ermittelte ich 9,1, als Minimalverbrauch sogar 6,8 Liter/100 km. Das alles muß aber unter dem Aspekt gesehen werden, daß die Leistungsgrenze praktisch erst auf den letzten paar hundert Kilometern ausgenützt wurde. Die bessere Beherrschung der Ansaugverhältnisse bei Doppelvergaser- bzw. Registervergaserbetrieb legten es durchaus nahe, solche Vergaser im Gebrauchsmotor — und zwar gerade bei der „wirtschaftlichen" 40—50 PS-Klasse — energisch zu fordern. Der TV war ein glänzendes Beispiel hierfür.

Überflüssig zu betonen, wieviel Spaß das Fahren des TV macht. Für den Uneingeweihten ist er äußerlich eigentlich kaum vom normalen 1100 zu unterscheiden. So gibt es manche erstaunte Gesichter, wenn das verhältnismäßig kleine und doch gar nicht sehr schnell aussehende Auto wieselflink den Verkehr meistert oder auf der Autobahn die 180er zum Narren hält und mit Isabellen anbindet. Die Straßenlage ist als schlechthin sehr gut zu bezeichnen — lediglich in Kurven mit Fahrbahnquerwellen oder grobem Pflaster neigte die Hinterachse zum seitlichen Wegsetzen, wohl ein Attribut der Starrachse an Längsblattfedern (verhältnismäßig große ungefederte Massen). Die Situation ist aber auch dann jederzeit klar in der Hand des Fahrers. Ganz hervorragende Bremsen und die für schnelle Fahrt wie Stadtverkehr ausgewogen gut übersetzte Lenkung vermitteln ein hohes Gefühl der Fahrsicherheit. Die Bedienungskräfte für Kupplung, Bremse und Lenkung sind durchweg klein gehalten, so daß auch die Damenfahrerin rasch auf dem 1100 zu Hause ist und im 1100 TV sogar manchen heimlichen Ehrgeiz befriedigen kann. Für den Herrn mit sportlichen Ambitionen ist der TV ein willfähriges Instrument, und doch mehr als nur Sportinstrument, weil man immer Platz für vier Leute hat und im Urlaub nicht die halbe Familie zu Hause oder mit der Bahn nachkommen lassen muß. Wer's gemütlicher macht und mit 110—115 km/st Autobahndauergeschwindigkeit zufrieden ist, wird mit dem „Neckar" gut beraten sein. Sein Kauf wird ihn nicht reuen — es sei denn, er lernte dann den TV kennen.

Dipl.-Ing. W. Buck

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

FIAT 1100 TV



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung × Hub 68 × 75 mm, Hubraum 1089 ccm, Verdichtung 1:7,6, Leistung 50 PS bei 5400 U/min, max. Drehmoment 7,8 mkg bei 3200 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Antrieb durch Doppelkette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 5,6 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 3 Liter), Nebenstrom-Ölfilter, Weber-Doppel-Registervergaser 36 DCL 3, mech. Kraftstoffpumpe, 40 Litertank im Heck (5 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 28 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (5400 U/min) 13,5 m/s, bei 100 km/st (3870 U/min) 9,7 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II.–IV. Gang synchronisiert), Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,86, II. 2,38, III. 1,57, IV. 1,00, Rückwärts 3,86, Hinterachse 4,30, Ölinhalt Getriebe 1,25 Liter, Hinterachse 0,7 Liter, hypoidverzahntes Kegelrad-Ausgleichsgetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längsblattfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, Reifen 5,20–14, Schneckenlenkung mit Zahnsegment (16,4:1), hydraulische Bremse (Fiat-Baldvin), Bremsfläche 658 cm², Handbremse mechanisch auf das Triebwerk wirkend.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2340 mm, Spurweite 1229/1212 mm, kleinste Bodenfreiheit 127 mm, Außenabmessungen 3775 × 1458 × 1425 mm, Wendekreisdurchmesser 10,5 m, Eigengewicht vollgetankt 880 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1175 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 35 km/st
II. Gang	5 bis 60 km/st
III. Gang	10 bis 90 km/st
IV. Gang	20 bis 132 km/st
Höchstgeschwindigkeit	132 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	10,5 sec
0 bis 80 km/st	19 sec
0 bis 100 km/st	30 sec
0 bis 120 km/st	46 sec

Verbrauch

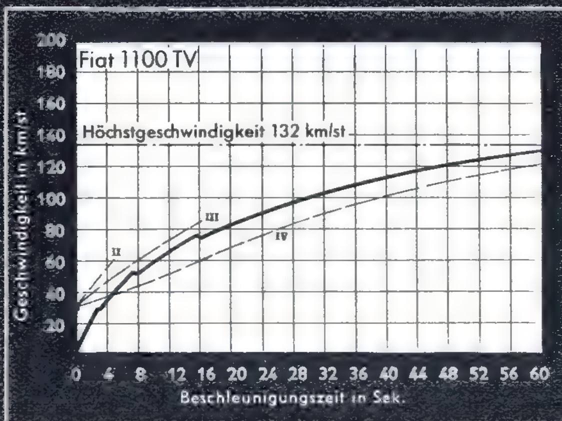
Normverbrauch	8,5 Liter/100 km
Testverbrauch	8,4 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	17,6 kg/PS
voll belastet	23,5 kg/PS

PREISE

Limousine viertürig	DM 7700.—
Spyder zweisitzig	DM 10950.—
Klimaanlage	DM 250.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr. DM 159.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr .... DM 290.— +5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr .... DM 306.— +5%

Das Leben auf englischen Landsitzen



Bramall Hall in Cheshire, aus dem Ende des 16. Jahrhunderts datierend, ist ein bedeutendes Beispiel des Tudor-Stils.

Für viele Leute liegt das Überraschende an den Landsitzen in England darin, daß die meisten von ihnen noch heute ihrem ursprünglichen Zweck dienen: sie sind tatsächlich noch Wohnsitze. Der Landsitz ist kein langweiliges Museumsstück, sondern wird oft noch von einem Mitglied derselben Familie bewohnt, die seit Jahrhunderten dort gesessen hat. Trotz seiner Größe und Pracht ist solch ein Haus noch immer lebendig.

Beispiele dieser nie unterbrochenen Erbfolge sind reichlich vorhanden. Die Familie Berkeley, zum Beispiel, bewohnt seit achthundert Jahren Schloß Berkeley in Gloucestershire. Der Clan McLeod ist seit siebenhundert Jahren auf Schloß Dunvegan auf der Insel Skye zu Hause. Die Leghs wohnen seit 1315 in Adlington Hall in Cheshire, die Luttrells seit 1376 auf Schloß Dunster in Somerset. Schloß Penshurst Place in Kent war schon zur Zeit der Königin Elizabeth I. der Wohnsitz von Sir Philip Sidney und ist noch heute der Sitz seines Nachkommen, des Lord De L'Isle and Dudley, V. C. Die Große Halle stammt aus dem Jahre 1340 und enthält schöne Möbel aus dem 17. und 18. Jahrhundert, hervorragende Gemälde und eine Waffensammlung. Sir Philip Sidney and Ben Jonson haben die Parkanlagen von Penshurst in ihren Gedichten gepriesen. Herrenhäuser wie Blenheim und Burghley, Hatfield und Holkham werden noch heute von den Nachkommen derer bewohnt, für die sie ursprünglich erbaut wurden. Die Vorliebe des Engländers für das Leben auf dem Lande ermunterte ihn, sofern seine Mittel es ihm erlaubten, sich dort ein Heim zu schaffen, und die ganze Liebe der Aristokratie für ihre Landsitze zeigte sich in deren Ausstattung.

So kann es oft vorkommen, daß die Herrenhäuser auf dem Lande Sammlungen beherbergen, von denen man eher erwarten würde, sie in den großen Museen der Hauptstadt zu finden als in Privathäusern im Herzen des Landes verborgen. Dies ist jedoch eine weitere erfreuliche Folge der merkwürdigen und tiefverwurzelten englischen „Landhauskultur".

Schließlich sollten diese Kunstwerke ja gar nicht in Museen ausgestellt werden: sie wurden geschaffen, um eben diese Herrenhäuser zu schmücken. Und was für Reichtümer sind da vorhanden! Der Besitz des Herzogs von Devonshire in Chatsworth stellt eine der prachtvollsten Privatsammlungen der Welt dar, ebenso wie seine Bibliothek wohl die reichhaltigste ist, die sich noch in privaten Händen befindet. In Luton Hoo in Bedfordshire ist man geblendet von der fabelhaften Sammlung alter Meister und Wandteppiche, von Silberzeug und den erlesenen Arbeiten in Gold und Edelsteinen von Peter Fabergé. „Fabelhaft" ist auch das Wort, das einem einfällt, wenn man versucht, die großartige Sammlung von Gemälden und anderen Kunstwerken in Woburn Abbey zu beschreiben.

Andere außergewöhnliche Schätze sind die alten Deckengemälde in Schloß Crathes in Schottland, die Grinling Gibbons Schnitzereien in Petworth, die Familienbildnisse in Althorp, die Wandteppiche in Blenheim und Hardwick, das Porzellan in Harewood, die Stilmöbel in Doddington Hall, die Skulpturen in Newby Hall, die Miniaturen in Aynehoe Park, die Rüstungen auf den Schlössern zu Blair und Warwick, die Stuckarbeiten in Stoneleigh Abbey, in Knowsley Hall und The Binns in Schottland.

Die Werke einheimischer Künstler nehmen stets den ersten Platz ein: Porträtmaler wie



Chatsworth House in der Nähe von Bakewell, Sitz des Herzog von Devonshire, ist berühmt für seine Größe, seine großartige Bildersammlung und die Schönheit seiner Parkanlage.

Die alte Küche in Sulgrave Manor geht noch auf das Haus von Lawrence Washington zurück, einem Ahnen des ersten Präsidenten der USA. Er kaufte Sulgrave Manor im Jahre 1539; erstmals erwähnt wurde der Landsitz im Jahre 1089.





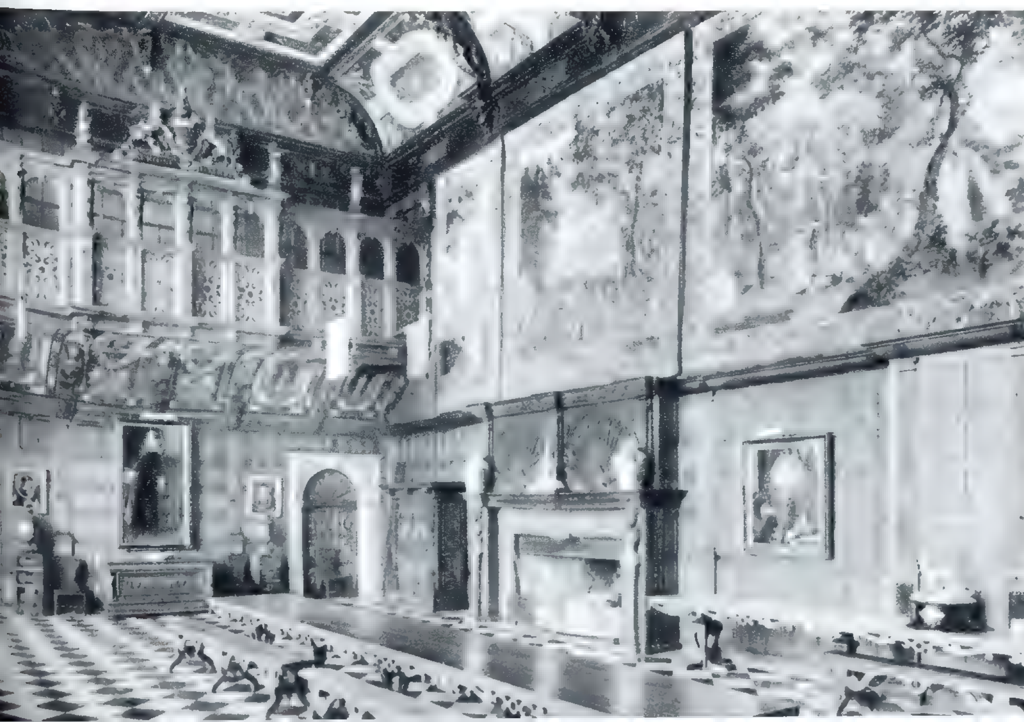
Ballsaal in Schloß Knole, Kent. Der Bau datiert aus dem Mittelalter, wurde jedoch von der Sackville-Familie durch Generationen hindurch vergrößert und ausgeschmückt. Er stellt eins der größten englischen Privathäuser dar und besitzt eine einzigartige jakobinische Inneneinrichtung. Die Möbel im Ballsaal stammen meist aus der Zeit Ludwigs XIV. und XV.

Reynolds, Reaburn, Romney und Gainsborough, Möbelzeichner wie Chippendale und Sheraton, Baumeister wie Robert Adam, der nicht nur die Pläne für Herrensitze wie Mellerstain, Hopetoun und Kedleston, sondern auch deren Innenausstattung entworfen hat. Und Holkham Hall in Norfolk wiederum kann als Beispiel dafür gelten, wie ein ganzes Gebäude entworfen wurde, um eine schon vorhandene Kunstsammlung aufzunehmen, wobei die einzelnen Stücke sich noch immer an dem Platz befinden, den der Architekt ihnen in seinen Plänen zugedacht hatte.

Die Größe und die Einrichtung eines Landsitzes lassen oft den Aufstieg einer Familie zum Wohlstand erkennen, denn die Zunahme von Handel und Gewerbe haben es manchem ermöglicht, die englische Neigung zu ländlicher Behaglichkeit zu verwirklichen. Zum Beispiel war das Herrenhaus „Paycocke's" in Coggeshall (Essex), um 1500 erbaut, mit seinen kunstvoll getäfelten Zimmern das Heim eines wohlhabenden Wollhändlers. Die persönlichen Andenken an frühere Bewohner lassen oftmals deren Alltag lebhaft vor unseren Augen erstehen, da ihre Gebrauchsgegenstände in der ihnen gemäßen Umgebung betrachtet werden können. In manchen Häusern finden sich auch noch Kleidungsstücke von Männern und Frauen, die sie einst in jenen Räumen getragen haben.

Angefangen bei den wehrhaften Burgen Caernavon, Arundel, Warwick, Dunster bis zu den schönen Besitzungen friedlicherer und glücklicherer Zeiten — Blenheim, Hatfield, Knole, Blickling Hall, Audley End — wird im Landhaus der Abriß eines ganzen Abschnitts englischer Geschichte sichtbar. In neuerer Zeit ist es für die Besitzer in zunehmendem Maße schwierig geworden, weiterhin die Schlösser wie in früheren Tagen zu unterhalten. Daher sind ihnen öffentliche Einrichtungen wie der National Trust und das Ministry of Works (Ministerium für Öffentliche Bauten) zu Hilfe gekommen. Die Einnahmen aus Eintrittskarten von Besuchern tragen gleichfalls dazu bei, diesen wesentlichen Teil englischer Überlieferung zu erhalten: gegenwärtig sind über zweihundert historische Landsitze dem Publikum zugänglich. *D. Renz*

25 km von London entfernt steht Hatfield House, 1607–11 für Robert Cecil gebaut. Es ist berühmt für seine Bildersammlung und Andenken an Königin Elisabeth I., deren Old Royal Palace früher auf diesem Boden stand.



Die schönsten Wege nach Turin und Brescia

Der Turiner Auto-Salon (21. 4. bis 2. 5. 1956) und das traditionelle 1000 Meilen-Rennen, die Mille Miglia, vom 28. zum 29. April, mit Start und Ziel in Brescia, werden wie alljährlich eine Anzahl unserer Leser in den letzten Tagen des April nach Oberitalien locken. Diesen haben wir nachfolgend die schönsten Reiserouten zur Auswahl zusammengestellt.

Von Frankfurt aus:

Direktstrecke: Frankfurt — Karlsruhe — Basel — Luzern — Gotthard (Verlad.) — Lugano — Como — Mailand — Turin = 768 km. Schnellste Verbindung auf guten Straßen. Lohnende Strecken: Luzern — Chiasso. An Axenstraße z. Z. Bauarbeiten.

Ganz auf eigener Achse: Frankfurt — Basel — Zürich — Chur — Julier — Maloja — Mailand — Turin = 852 km. Ketten oder M+S-Reifen nötig. Schönste Strecken: Zürich — Lecco. Der Julier ist die wichtigste Winterroute über die Alpen.

Durch das Rhônetal: Frankfurt — Basel — Bern — Fribourg — Montreux — Martigny — Brig (Autoverlad.) — Domodossola — Arona — Novara — Turin = 922 km. Nur was für den, der Zeit hat!

„Hintenrum" durch den Mont Cenis: Frankfurt — Karlsruhe — Straßburg — Besançon — Campagnole — Genf — Annecy — Chambéry — Modane (Autoverlad.) — Susa — Turin = 950 km. Landschaftlicher Höhepunkt: der See von Annecy. Lohnendste Strecken: Belfort — Besançon, Campagnole — Annecy.

Von Stuttgart aus:

Direktstrecke: Stuttgart — Donaueschingen — Schaffhausen — Zürich — Gotthard (Verlad.) — Lugano — Como — Mailand — Turin = 675 km. An Axenstraße z. Z. Bauarbeiten. Autoverlad. normalerweise Göschenen-Airolo.

Via Julier — Maloja: Stuttgart — Donaueschingen — Schaffhausen — Zürich — Chur — Julier — Maloja — Mailand — Turin = 729 km. Ketten oder M+S-Reifen nötig. Landschaftlich äußerst lohnende Fahrt.

Über österreichisches Gebiet: Stuttgart — Ulm — Memmingen — Lindau — Bregenz — Chur — Julier — Maloja — Mailand — Turin = 736 km. Ketten oder M+S-Reifen nötig. Wer Straße Stuttgart — Zürich schon kennt, fährt hier längs.

Über den „Silbersee": Stuttgart — Zürich — Bern — Lausanne — Genf — Annecy — Chambéry — Modane (Verlad.) — Susa — Turin = 804 km. Höhepunkte der Genfer See, der „Silbersee" von Annecy und die Ecke um Susa. Sehr zu empfehlen. Lohnendste Strecken: Lausanne — Annecy.

Von München aus:

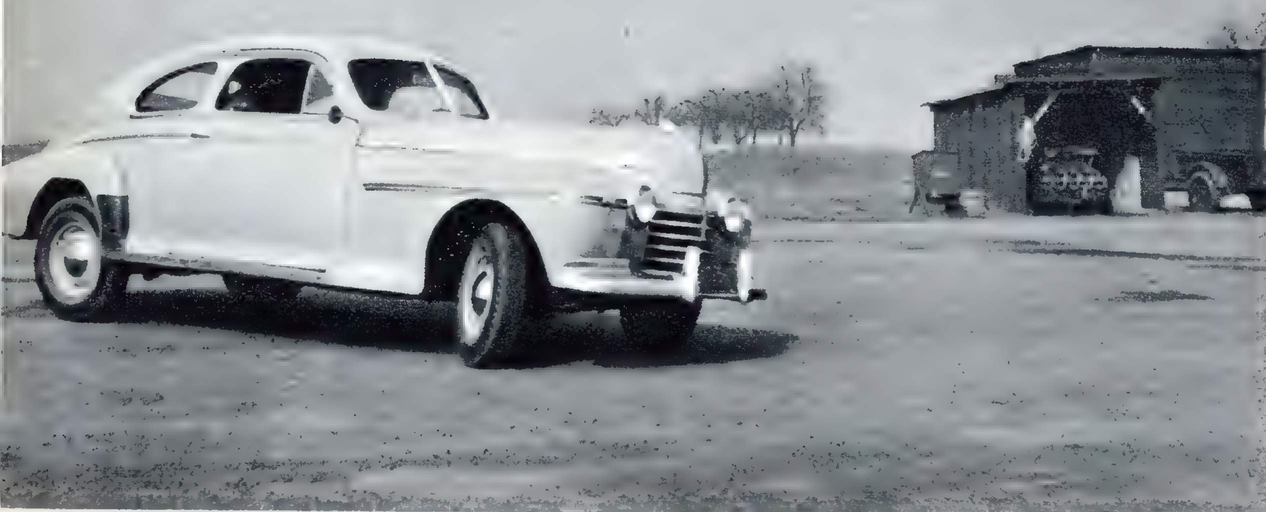
Direktstrecke: München — Garmisch — Landeck — St. Moritz — Maloja — Mailand — Turin = 603 km. Inntalstraße Stuben — Schuls-Tarasp teilweise etwas eng. Lohnendste Strecken: der ganze Abschnitt Weilheim — Lecco.

Die Gardasee-Route: München — Garmisch — Zirler Berg — Innsbruck — Brenner — Trient — Riva — Brescia — Mailand — Turin = 697 km. Einfacher zu fahren als die Direktstrecke. Lohnendste Strecken: Weilheim — Innsbruck und Sterzing — Brescia.

Via Genf — Mont Cenis: München — Lindau — Meersburg — Zürich — Bern — Genf — Annecy — Chambéry — Modane (Verlad.) — Susa — Turin = 877 km. Nur für den, der viel Zeit hat. Besonders 2. Teil der Fahrt lohnend. Schönste Strecken: Wangen — Meersburg, Morges — Annecy.

Wenn Tonale und Aprica schon offen sind: München — Garmisch — Innsbruck — Brenner — Bozen — Mendelpaß — Tonalepaß — Passo d'Aprica — Sondrio — Lecco — Mailand — Turin = 726 km. Nicht „schnell", aber schön. Lohnendste Strecken: Weilheim — Innsbruck, Sterzing — Bozen, die Pässe und der Comersee.

Begegnung mit einem Veteranen: Oldsmobile 76



Im schnell gefahrenen engen Kreis zeigte der Oldsmobile 76 weniger Rollneigung als manche seiner jüngsten Brüder.

Wie lange mag durchschnittlich ein Auto leben? Rechnet man 10 Jahre von dem Moment an, da seine Reifen erstmals auf der Straße rollten, so ist das sicher kein Durchschnittswert, sondern eher optimistisch. Aber unterstellen wir es einmal; es entspräche dann, ebenso wie bei den Hunden, ein Autojahr sieben Menschen-Lebensjahren. Die Begegnung mit einem Modell 1941 wäre also vergleichbar der mit einem 105-jährigen Greis, der wacklig, zahnlos und recht taprig der Erlösung aus seinem biblischen Alter harrt.

Mit so einem Modell 1941, einem 15 jährigen Oldsmobile 76, holte mich kürzlich ein amerikanischer Freund ab. Er hatte es für 170 Dollar irgendwo mitgehen heißen, weil er seinen Wagen gerade verkauft und den neu bestellten noch nicht geliefert bekommen hatte. Im Preis waren vier neue Reifen und die ein halbes Jahr im voraus bezahlte Haftpflichtversicherungs-Prämie eingeschlossen.

Es war ein kalter Spätwinterabend. So sprangen mir bei diesem betagten Veteranen drei Dinge sogleich ins Auge: beim Öffnen der Tür schaltete sich automatisch die Innenbeleuchtung ein; der Motor kam auf den ersten Starterdruck; und binnen weniger Minuten wurde das ganze große Auto angenehm warm. Es fielen mir an dem — wenn man so will — 105 jährigen Greis noch andere bemerkenswerte Eigenschaften auf, so daß ich ihn mir an einem Sonntagnachmittag für eine Probefahrt ausbat.

Vielleicht muß ich ihn erst einmal vorstellen: der Oldsmobile 76 war der erste amerikanische Wagen, der im Jahre 1940 serienmäßig gegen einen Aufpreis von 57 Dollar mit einem automatischen Drehmomentwandler, und zwar der Erstausführung des Hydramatic, geliefert wurde. Damit war er natürlich der überhaupt erste Großserienwagen ohne Kupplungspedal. Die große sechssitzige Limousine mit 3.05 m Radstand besitzt einen Kastenrahmen mit X-förmiger Quertraverse. Damals kam bei Oldsmobile das Schlagwort vom „Rhythmic Ride“ auf: es wurde zurückgeführt auf die unabhängige Aufhängung der Vorderräder an ungleich langen, auf Schraubenfedern und hydraulische Stoßdämpfer wirkende Dreieckslenkern. Während vorn ein Querstabilisator vorgesehen ist, weist die hintere Starrachse einen Panhard-Stab auf.

Das Armaturenbrett mit dem Vorwählhebel für das Hydramatic-Getriebe.



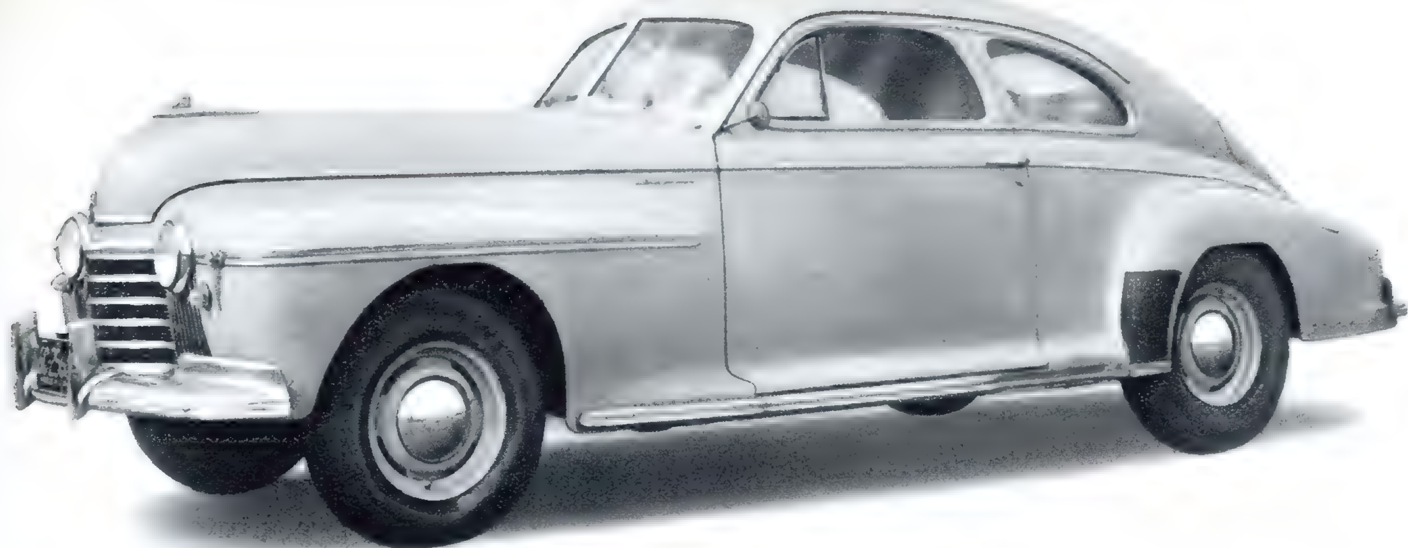
Im ganzen also eine höchst moderne Lösung, ebenso wie die weitgehende Aufhängung in Gummi und die schon damals verwendete Hypoid-Hinterachse.

Der Motor freilich entspricht den Gepflogenheiten der Zeit: ein langsam drehender Sechszylinder-Langhuber von 3770 ccm (87,3×104,8 mm), der seine Höchstleistung von 95 PS bei 3300 U/min abgibt. Das entspricht 25 HP pro Liter — denn natürlich handelt es sich um SAE-PS, — ein ausgesprochener Drosselmotor also mit stehenden Ventilen, auch für heutige Ansprüche gut ausgeglichen, vibrationsfrei und verhältnismäßig geräuscharm. Die Kurbelwellen wurden bei Oldsmobile damals schon statisch und dynamisch ausgewuchtet.

An diesem Motor, für den der Slogan „Econo-Master“ wegen seiner Wirtschaftlichkeit geprägt wurde, ist bemerkenswert, daß er schon mit automatischer Choke und Zündzeitpunkt-Verstellung durch Vakuum-Dose ausgestattet war. Fallstromvergaser und spannungsregelnde Lichtmaschine waren damals in USA selbstverständlich.

Dieses technisch erstaunlich moderne und in seiner äußeren Form noch heute „tragbare“ alte Auto hat nun die 15 Jahre seines Lebens nicht etwa in der Garage verbracht; es hat vielmehr brav seinen Dienst getan und 173 000 Meilen auf seinem (falsch verstandenen) „Stromlinien“-Buckel. Das sind 275 000 km — rund 18 000 km Jahresleistung, also gar nicht einmal besonders viel, wenn man nicht eben die Zahl der Jahre berücksichtigt. Ich habe mich mit einem älteren amerikanischen Herrn unterhalten, der in den 40er Jahren Oldsmobile vertrat und selbst jahrelang fuhr, und ihn gefragt, ob da wohl noch die Original-Kolben im Motor wären. Ich hätte ihn lieber nicht fragen sollen, denn seine bejahende Antwort gab mir gleichzeitig zu verstehen, daß ich von dieser Sorte Autos wohl wenig Ahnung haben müsse, sonst würde ich nicht so dumm gefragt haben. Überhaupt keinem Zweifel unterläge es, daß auch der Hydramatic-Wandler original aus dem Jahre 1941 sei, was man übrigens unschwer erkennen könne. Er besitzt an seinem Handhebel noch nicht die Parkstellung, sondern lediglich Neutral, High, Low und Reverse.

Die Fahrteindrücke von diesem Oldsmobile sind verschiedenster Art. Man sitzt ungewohnt hoch in ihm; da aber auch die Haube hoch und ziemlich lang ist, sieht man vor dem Wagen ziemlich wenig. Die rundherum kleinen Fenster vermitteln wenig Zugehörigkeit zur Außenwelt, viel eher das Gefühl, in einer Burg von Stahl und



15 Jahre alt – und eigentlich garnicht so sehr unmodern!

Blech zu sitzen. Der Trend zu kurzen, niedrigen Hauben und großen Fensterflächen mit Rundumverglasung kam erst später und — damit wir's nicht vergessen — ebenfalls aus USA. Dagegen sind Seitenscheiben zur zugfreien Belüftung bereits vorhanden. Völlig einwandfrei arbeitet der Hydramatic-Drehmomentwandler. Natürlich kann er als Pionier dieser inzwischen riesenhaften Entwicklung keinen Vergleich mit der Wirkungsweise eines heutigen Mercomatic oder Dynaflow aushalten. Man spürt bei ihm noch deutlich den kleinen Ruck beim automatischen Schalten der einzelnen Gänge, der Rückwärtsgang geht nicht immer ganz einfach und lautlos hinein, und solange das Öl nicht heiß ist, neigt der Motor zum Absterben, wenn man in Fahrstellung anhält. Gut, das beherrschte man vor 15 Jahren noch nicht so spielerisch selbstverständlich wie heute; aber daß so ein Erstling nach so langer Zeit noch lebt und funktioniert, nachdem er über eine Viertelmillion Kilometer hinter sich hat — das scheint mir doch sehr bemerkenswert.

Nicht sehr überzeugend waren die Bremsen (280 mm-Trommeln, 955 cm² Gesamtbremsfläche). Sie zogen einseitig und wirkten schlecht. Aber man darf dabei nicht übersehen, daß Bremsbeläge im Organismus des Autos ein Verbrauchsmittel sind wie etwa das Motoröl. Man muß etwas für sie tun, wenn man sich ihrer Wirkung versichern will. Neue Beläge würden den Bremsen zweifellos zu neuem Leben verhelfen.

Das riesige Lenkrad hat eine Übersetzung von 20 : 1. Man muß also unentwegt kurbeln, wenn man um enge Ecken will. Die Amerikaner neigen ja leider noch heute zu diesen puddingweichen Lenkungen, die auf Kosten der Exaktheit geringen Kraftaufwand und leichte Manövrierbarkeit in Parklücken ermöglichen.

Die Straßenlage des Oldmobile 76 war für die Zeit seines Entstehens aller Ehren wert. Querstabilisator und Panhard-Stab sorgen für nur sehr geringe Rollneigung bei scharfer Kurvenfahrt, — weniger, als eine Reihe von 56er-Modellen sie besitzen. In schnell gefahrenen Schlängelkurven geht das Gefühl der Sicherheit kaum verloren, wenngleich die sehr indirekte Lenkung sich hier unangenehm bemerkbar macht. Die Federung ist positiv weich, Nickschwingungen waren nicht zu spüren. Die dikken 6.50×16-Reifen tun das ihre, um kleine Straßenunebenheiten auszugleichen.

Die gesamte elektrische Anlage befand sich in gut funktionierendem Zustand, ebenso Polsterung und Interieur des Wagens. Sein Armaturenbrett war noch nach der Mode jener Jahre in „Künstlich Nußbaum" ausgeführt. Die Amerikaner sind dann sehr bald von solchen unfunktionellen Mittelstandslösungen abgekommen. An Instrumenten sind vorhanden: Benzinuhr, Wasserthermometer, Ampèremeter, Öldruckmesser, Meilenzähler und Tachometer, letzter bis 110 Meilen = 176 km/st anzeigend, aber das hat das brave alte Stück gewiß nie erlebt. Ich glaube nicht, daß seine Höchstgeschwindigkeit die 125 km/st-Grenze wesentlich übersteigt. Allein das Dreispeichen-Lenkrad zeigt an seinem Kranz und der linken Speiche deutliche Spuren jahrelanger Benutzung — wie oft mag es sich gedreht haben bei den 275 000 km!

Man kennt bei uns doch so gut das stereotyp wiederkehrende Lied von den amerikanischen Blecheseln, die nach ein paar tausend Kilometern überall klappern; der Oldsmobile mit seiner Fisher-Ganzstahlkarosserie klapperte und quietschte nicht, lediglich die Fensterführungen waren ausgeschlagen und hätten der Erneuerung bedurft.

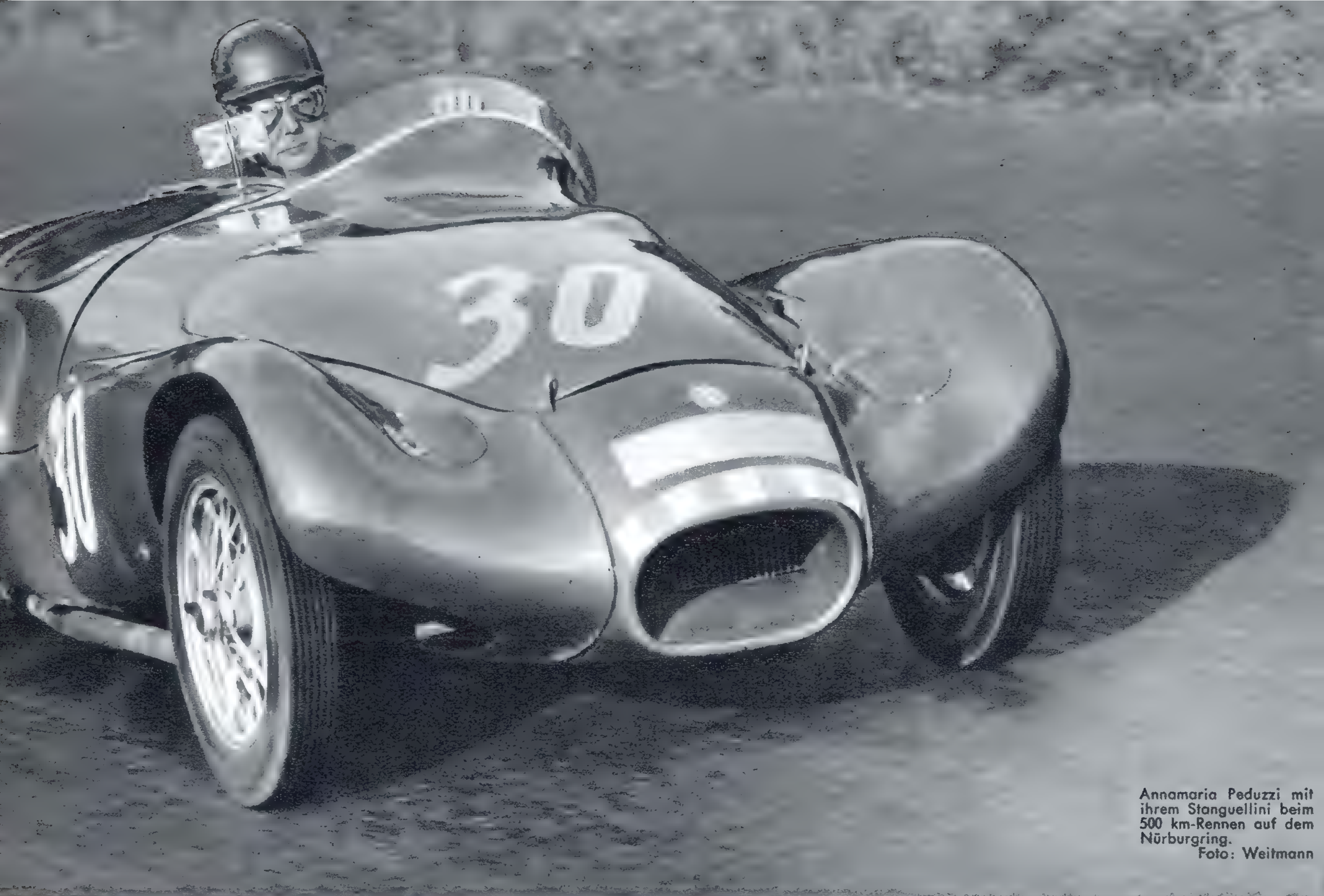
So also präsentiert sich nach 15jähriger Laufdauer und einer mehr als ansehnlichen Kilometerleistung ein amerikanischer Wagen der Mittelklasse, gebaut von der ältesten noch produzierenden USA-Autofabrik: Oldsmobile wurde 1897 gegründet, gehört also zu den ganz Alten im Geschäft. Es mag noch interessieren, daß der hier beschriebene Typ 76 rund 1000 Dollar kostete plus 57 Dollar für das Hydramatic-Getriebe — das war kein schlechter Kauf, scheint mir. A real bargain, sozusagen.

H. U. Wieselmann

Flugzeug und Auto im Profil, beide nicht mehr die Jüngsten, aber beide still going strong!

Fotos: Wieselmann





Annamaria Peduzzi mit ihrem Stanguellini beim 500 km-Rennen auf dem Nürburgring.
Foto: Weitmann

Ohne Rücksicht auf das Geschlecht . . . ?

Darf sich die Frau an allen sportlichen Wettkämpfen beteiligen, darf sie in den gleichen Sportdisziplinen an den Start gehen wie der Mann? Diese Frage ist mindestens ebenso alt wie die Frage nach der Gleichberechtigung der Geschlechter.

Als vor etwa 50 Jahren die Frauen eigene Sportclubs zu gründen begannen und im Rudern, im Tennis, im Schwimmen und im Hockey sich öffentlich hervortaten, gab es in allen europäischen Ländern Proteststürme: der Sport, so konnte man damals lesen, sei ausschließlich Sache des Mannes; der Frau sei ein ganz anderes Aufgabengebiet von Natur aus zugewiesen, bei den Olympiaden im alten Griechenland hätten auch nur die Männer um die Siegespalme gerungen; der Sport sei für die Frauen unästhetisch und führe zu einer unzüchtigen Entblößung des Körpers.

Nach dem ersten Weltkrieg hatten sich diese Ansichten weitgehend gewandelt, und es wurden die Wettkämpfe der Frauen zu einer in Europa und den USA allgemein respektierten „normalen" Einrichtung. Allerdings — einige Sportarten blieben weiterhin den Männern vorbehalten, und zwar diejenigen, die körperlich besonders hart oder, vom Ästhetischen her, für die Frau besonders fragwürdig erschienen: Boxen, Ringen, Gewichtheben gehörten dazu, Fußball, Rugby und Radrennfahren. Gelegentlich tauchten diese Sportarten auch bei Frauen-Wettkämpfen auf, aber dann nur als „show", als schnell wieder verebbender Varieté-Rummel.

Man hatte also für die Frau gewisse Grenzen gefunden, innerhalb derer man sie im Sport voll anerkannte, wobei jedesmal eigene Frauen-Klassen ausgeschrieben wurden. Niemand käme ja bei einer Olympiade auf die Idee, beim 100-m-Lauf die Frauen und die Männer zusammen starten lassen zu wollen.

Wo es Grenzen gibt, gibt es Grenzfälle, über die man diskutieren und sich gelegentlich vielleicht streiten kann. So ist zum Beispiel der 800-m-Lauf für Frauen lange Zeit ein solcher Grenz- und Streitfall gewesen. Zu Ende der zwanziger Jahre hatte man ihn sogar auf dem olympischen Programm für Frauen, später wurde er gestrichen, weil, wie man sagte, die Frau bei einer so langen, kraftraubenden Strecke zu sehr beansprucht würde; inzwischen hat man ihn wieder eingeführt. Längere Lauf-Distanzen existieren für die Frauen jedoch nicht, dagegen findet man beim Schwimmen weniger Bedenken, die Frauen auch über zeitlich längere Distanzen zu schicken und in einigen Sonderfällen, z. B. beim Kanalschwimmen, konkurrieren Männer und Frauen praktisch schon in der gleichen Wettbewerbsklasse. Das rührt daher, daß bei reinen Dauerleistungen die Frau dem Mann zumindest gleichwertig sein dürfte.

Diese kurze Übersicht, die ich hier zu geben versuchte, ist notwendig, um die Besonderheiten zu sehen, die bei dem Thema „Die Frau im Automobilsport" auftreten. Vor 50 Jahren war das Automobil viel weniger als heute ein Mittel zur Fortbewegung und viel mehr ein Mittel zur gesellschaftlichen Repräsentation. Logischerweise waren an dieser Repräsentation von Anfang an die Frauen mitbeteiligt, wenn auch vielleicht in passiverer Form als die Männer, aber immerhin war das Automobil für die Frauen einer gewissen Gesellschaftsschicht etwas zum täglichen Leben Gehöriges.

Daß Frauen sich aktiv am Automobilsport beteiligten, blieb vor dem ersten Weltkrieg ganz vereinzelt, vor allem deshalb, weil die herrschende Gesellschaftsordnung viel mehr als heute dem Mann in der Familie das patriarchalische Primat gab. Da aber fast alle Wettbewerbe damals mit einem Beifahrer gefahren wurden, sehr oft sogar mit vier Personen im Wagen, fand man sehr häufig Frauen als Beifahrerinnen bei den großen tourensportlichen Wettbewerben, bei den Rallyes von damals.

Der alte Professor Porsche zum Beispiel hatte, als er 1910 mit seinem Austro Daimler-Tulpenform-Wagen die Prinz Heinrich-Fahrt gewann, seine Frau als Beifahrerin und Kartenleserin mit im Wagen.

Die zunehmende Emanzipation der Frau nach dem ersten Weltkrieg brachte dann auch im Automobilsport ein Vordringen des weiblichen Geschlechts mit sich. Und nun zeichnet sich eine sehr merkwürdige, für ganz Europa gültige Entwicklung ab: Während man bei Rallyes und ähnlichen tourensportlichen Veranstaltungen fast stets eine „Damenwertung" einrichtet, um dem weiblichen Geschlecht sozusagen entgegenzukommen und gleichzeitig einen Anreiz zur Teilnahme zu bieten, wird das bei Rennen nicht durchgeführt. Da konkurrieren die Damen in der gleichen Wertung wie die Herren.

Und so ist es, im Prinzip, bis heute geblieben. Bei der Rallye Monte Carlo und allen ähnlichen Wettbewerben gibt es den schon traditionellen „Coupe des Dames", — wenn eine Dame aber bei einem Sportwagenrennen auf dem Nürburgring mitzufahren gedenkt, dann fährt sie „als Mann" mit!

Einige wenige Rennen sind ausschließlich für Damen ausgeschrieben

(es gibt im Augenblick nur zwei allgemein bekannte: das Damen-Bergrennen von Como und das in Sardinien), und in ähnlicher Weise gibt es auch zwei bekannte Damen-Rallyes, eine nach St. Raphael und eine nach San Remo. In Deutschland gibt es eine derartige Veranstaltung in größerem Stil (Deutsche Damen-Rallye benannt), die aber vorläufig nur nationale Bedeutung hat.

Genau wie bei den anderen Sportarten so erhebt sich auch im Motorsport zwangsläufig die Frage: Dürfen die Damen überall mitmachen? Bereits in den zwanziger Jahren ist diese Frage positiv beantwortet worden, aber es gibt noch heute Verfechter der Theorie, daß Frauen nicht auf die Rennbahn gehören. Zu diesen Verfechtern gehört zum Beispiel der Veranstalter des 24 Stunden-Rennens von Le Mans. Auch mein italienischer Kollege und Freund Corrado Millanta, der ansonsten dem weiblichen Geschlecht keineswegs abhold ist, sieht Damen nicht gern im automobilistischen Wettbewerb.

Präzisieren wir den Anti-Frauen-Standpunkt etwas näher. Daß Damen mit eigener Wertung (Coupe des Dames) bei Rallyes mitfahren, wird von den Gegnern der Frau im Automobilsport gerade noch erlaubt. Obwohl ich auch hier schon das Argument gehört habe: Eine Rallye dauert gewöhnlich 60—70 Stunden, Lüttich—Rom—Lüttich, wo auch Frauen mitfahren dürfen, dauert 90 Stunden. Nicht, daß die Frauen nicht die Ausdauer hätten für solche langen Strecken, ganz im Gegenteil. Aber wir wissen, wie erschöpft und schlecht und abgekämpft oft die Männer nach einer solchen Langstreckenfahrt aussehen — wird eine Frau, in deren Zügen sich die Erschöpfung von 90 Stunden Fahrt abzeichnet, etwa hübsch und fraulich aussehen, wie es ihrer Natur entspräche?

Das wäre also der sogenannte ästhetische Gesichtspunkt. Ich kann dazu nur sagen, was ich selbst beobachten konnte. Natürlich gehen 90 Stunden Fahrt an einem Menschen nicht spurlos vorüber. Aber wenn jemand nach solchen Fahrten noch halbwegs „annehmbar" ausgesehen hat, dann waren es meistens die Frauen, die sich unterwegs bei jeder sich bietenden Gelegenheit schön machten, gerade um zu beweisen, daß sie keine „Mannweiber" sind, wenn sie eine solche Anstrengung auf sich nehmen.

Ein Einwurf sei mir hier erlaubt, wenn wir gerade von persönlichen Beobachtungen sprechen. Das einzige, was ich vielleicht gegen die Frauen in diesem Zusammenhang vorbringen könnte, wäre die Tatsache, daß eine Frau in neun von zehn Fällen bei solchen Wettbewerben ehrgeiziger ist als der Mann. Der Ehrgeiz ist sicherlich ein essentieller Bestandteil des Sportes; ohne ihn ist keine wirkliche Leistung möglich. Aber auch ihm müssen Grenzen gesetzt werden, einfach deshalb, weil schließlich der Sport um des Sportes willen wichtiger ist als der Sport um des Gewinnens willen. Und weil ein übertriebener Ehrgeiz zu gewissen Verkrampfungen psychischer und physischer Natur führt, die wiederum den Leistungen abträglich sind — von der Frage der Fairness ganz abgesehen.



Gilberte Thirion ist eine der schnellsten Damen am Steuer überhaupt. Foto: Wörner

Kommen wir aber jetzt zu den „richtigen" Rennen, wo die Frauen zusammen mit den Männern gewertet werden. Die Verfechter der Antifrauen-Theorie sagen, daß dieser Sport zu hart für die Frau sei, sie nervlich überbeanspruche und im übrigen die Frauen auch gar nicht genug fahren könnten; sie würden also die großen Asse, die in dem gleichen Rennen mitfahren, in gefährlicher Weise behindern. Als Beweis wird da oft der Sturz von Ascari vor drei Jahren in Monza angeführt — bei diesem Sportwagenrennen fuhr auch eine italienische Dame mit einem 3 Liter Ferrari Zwölfzylinder mit, und justament als Ascari vor einer Kurve die Dame noch überholen wollte, geriet er aus der Bahn — angeblich wegen einer falschen Fahrweise von ihr — und brach jene berühmte Schneise in den Wald des Parkes von Monza, die man heute noch sehen kann, eine Schneise, aus der er wie durch ein Wunder unversehrt zu Fuß zurückkam.

Es ist längst geklärt, daß Ascari damals durch ein hängenbleibendes Gaspedal herausgeflogen ist und die Dame mit ihrem 3 Liter Ferrari eben nur zufällig gerade an dieser Stelle fuhr, wo Ascari das passierte. Sie fuhr zwar, im Vergleich zu Ascari, recht langsam, aber sie behinderte ihn nicht mehr, als jedes andere langsame Fahrzeug an ähnlicher Stelle ihn behindert hätte.

Eines muß man allerdings zugeben: In Grand Prix-Rennen ist noch nie eine Dame aufgetaucht, nur in Sportwagenrennen finden wir ab und zu einen weiblichen Teilnehmer mitten im männlichen Feld. Sollen wir das verbieten?

Was die Erfolge und damit das Fahrenkönnen der Damen angeht, so liegt das leuchtendste Beispiel schon fast 30 Jahre zurück. Damals war Madame Junek aus Prag mit ihrem Bugatti (sie fuhr teilweise den 1,5 Liter und teilweise den 2,3 Liter Kompressor) auf allen europäischen Pisten zu Hause. Es gelang ihr im Jahre 1927 beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, bei dem die große Klasse (über 3000 ccm) von den drei Mercedes-Werksfahrern Merz, Werner und Walb gewonnen wurde, in der Klasse bis 3 Liter auf dem 2,3 Liter Bugatti den Klassensieg zu erringen, und sie spielte sogar bei der Targa Florio eine sehr ernsthafte Rolle im Feld der großen Fahrer von damals: Campari, Divo, Minoia, Borzacchini, Varzi usw.

Wie gut Frauen mit Sportwagen umgehen können, habe ich 1953 beim Eifelrennen auf dem Nürburgring selbst erleben können. Da fuhr nämlich Gilberte Thirion mit einem Porsche 1500 Super in der Gran Turismo-Klasse bis 1600 ccm mit, und ich hatte in diesem Rennen einen Wagen gleichen Typs, übrigens auch Hans Herrmann. Gilberte stand, der Trainingszeiten nach, neben Herrmann und mir in der ersten Startreihe, was uns schon sehr überraschte. Im Rennen regnete es in Strömen. Sie erwischte den besten Start und zwei Runden lang gelang es mir mit dem besten Willen nicht, an ihr vorbeizugehen. Ich mußte erst ihre Fahrweise genau studieren, um ihre schwachen Punkte zu finden, und dann konnten wir schließlich vorgehen. Unser Respekt vor dem „schwachen Geschlecht" war danach merklich gewachsen.

Einen ebensolchen Respekt habe ich z. B. vor den Leistungen von Mme Bousquet mit ihrem Porsche-Spyder auf der Monthléry-Bahn (Rekorde über 50 km und 50 Meilen), weil ich genau weiß, daß es bei Geschwindigkeiten über 220 km/st in Montlhéry ziemlich unangenehm wird.

In Italien macht gegenwärtig Mme. Teresa de Filippis am meisten von sich reden; nach den Ergebnissen zu urteilen, die sie mit ihrem 2 Liter Maserati erzielte — also einem ziemlich schnellen Wagen! —, muß sie auf einer Stufe mit guten italienischen Sportwagenfahrern stehen und dürfte auch international ein Wort mitzusprechen haben (ich würde z. B. keine Bedenken haben, sie in Le Mans zuzulassen). Die Gräfin Paolo della Chiesa und Annamaria Peduzzi sind Namen, die ebenfalls über die Grenzen Italiens hinaus bekannt sind, so wie es die unvergeßliche Luisa Rezzonico war.

Um nun aber auf die Frage „Sollen wir den Damen bestimmte Sektoren des Automobilsports generell verbieten?" eine etwas präzisere Antwort zu geben, möchte ich folgendes konstatieren:

1. Im Zuge der allgemeinen Frauenemanzipation ist die Frau über den Weg des „normalen" täglichen Chauffierens auch zum Sport gekommen — niemand kann diese Entwicklung wieder zurückdrehen, und ich halte sie im Prinzip für eine natürliche.

2. Immer mehr Frauen machen ihren Führerschein und sitzen selbständig und verantwortungsbewußt am Lenkrad eines Wagens. Die Basis für den Automobilsport sind zweifellos die „Normalfahrer" — aus diesen rekrutiert sich die Sportelite. Ich vertrete die Theorie, daß der Automobilsport auf möglichst breiter Basis ausgeübt werden soll, weil das sportliche Fahren einen erzieherischen Wert für den allgemeinen Verkehr besitzt. Dies gilt für Männer ebenso wie für Frauen.

3. Vom Ästhetischen her sehe ich keinen Hinderungsgrund, der Frauen vom sportlichen Wettbewerb mit dem Automobil ausschließen könnte.

4. Wo die Grenzen „nach oben hin" liegen (mit „oben" meine ich den Grand Prix-Sport und die Rennen mit mittleren und großen Sportwagen, die über 200 km/st gehen), das ist nicht eine Frage des Geschlechtes, sondern der persönlichen Leistungsfähigkeit. Man sollte z. B. verbieten, daß jemand, der noch nie in einem sportlichen Wettbewerb mitgemacht hat, gleich mit einem Ferrari 750 S erscheint, ohne Rücksicht auf das Geschlecht. Wenn sich dann im Laufe eines stufenweisen Aufbaus herausstellt, daß eine Frau nur bis zu einer bestimmten Grenze gut genug ist, um mitzufahren, dann soll man ihr an dieser Grenze ebenso Halt gebieten wie ihren männlichen Kollegen, die sich berufen fühlen, Fangios zu sein, aber noch nicht einmal einen kleinen Sportwagen ausfahren können. Das alles muß im Einzelfall entschieden werden — Verallgemeinerungen sind gefährlich, überall, im Sport, in der Politik — und erst recht bei der Frau.

Richard von Frankenberg



Der Porsche der amerikanischen Mannschaft McAfee/Lovely vor Macklin auf Austin-Healey, dahinter ein Jaguar D neben einer Corvette, und zum Abschluß der siegreiche Porsche von Herrmann/Graf Trips.

12 Stunden von Sebring

Seitdem die inzwischen verstorbenen Brüder Colliers 1950 in Sebring ein Rennen veranstalteten, gewann diese Veranstaltung von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung und wies bereits 1956 eine Teilnehmerliste auf, die nur noch von Le Mans übertroffen wird. Die führendsten Sportwagenmarken der Welt waren am Start, mit Fahrern wie Fangio, Castellotti, Moss, Behra usw. Aber darüber hinaus vollzog sich in Sebring noch ein geschichtlicher Vorgang: zum ersten Mal nahm Chevrolet mit einer eigenen Rennmannschaft von sechs Fahrzeugen offiziell an einem Automobilrennen teil.

Der im Zentrum des sonnigen Florida gelegene Kurs von Sebring ist nicht gerade ideal zu nennen, aber die ungewöhnliche Kombination von Flugplatzrollbahnen mit engen Straßen macht ihn zu einer schwierigen Rennstrecke, auf der Fahrer und Wagen eine Menge zu erdulden haben. Fangio meinte, daß 12 Stunden in Sebring ermüdender seien als 24 Stunden in Le Mans. In Sebring muß der Fahrer andauernd arbeiten, und es dürfte schwierig sein, eine bessere Teststrecke für die Bremsen zu finden.

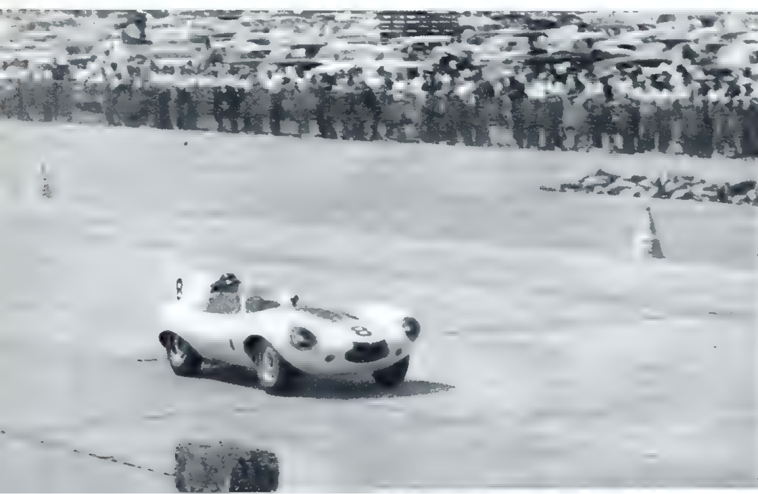
Seitdem in Sebring der Le Mans-Start eingeführt wurde, findet in den zwei Trainingstagen keine offizielle Zeitnahme mehr statt. Es wird aber sehr scharf gefahren, da die einzelnen Mannschaften feststellen wollen, wer den schnellsten Wagen hat. Am ersten Trainingstag kam Hawthorn auf eine Rundenzeit von 3:28, während Fangio 3:31 erreichte. Der neue Jaguar mit Benzineinspritzung erwies sich also als sehr schnell. Am nächsten Tag aber drehte Fangio eine Runde mit 3:27, was jeden der anwesenden Rennleiter veranlaßte, vor Bewunderung den Kopf zu schütteln. Behra fuhr mit dem Maserati 3:30, Moss auf Aston-Martin 3:31, das war aber auch alles, was diese beiden zeigen konnten.

Bei den 1500ern, der interessantesten Klasse nach den Großen, war der Porsche am ersten Tag mit 3:46 der Schnellste, aber am Tag darauf schlug ihn der sehr gelungene Lotus 1500 um zwei Sekunden, stürzte aber später, überschlug sich, und geriet in Brand, so daß er im Rennen selbst nicht starten konnte. Leider waren die Maserati nicht genügend vorbereitet und mit einer Rundenzeit von 3:48 langsamer als die Porsche.

Bei prachtvollem Wetter wurde das Rennen am 24. März um 10 Uhr gestartet. Hawthorn kam auf Grund seiner langen Beine zuerst weg. Die erste Runde beendete er mit einem Vorsprung von 7 Sekunden. In zweiter Position folgte der Jaguar von Bob Sweikert, dem Indianapolissieger von 1955. Nach der ersten Stunde führte Hawthorn bereits mit 35 Sekunden vor den dicht beieinanderliegenden Moss und Fangio sowie Musso (Ferrari) und Hamilton (Jaguar), bekam aber von seiner Boxe Zeichen, seine Geschwindigkeit weiter zu forcieren, um seine Verfolger zur Überforderung ihrer Fahrzeuge zu verleiten. Aber seine Gegner hielten das Tempo mit, und es gelang dem Engländer nicht, seinen Vorsprung zu vergrößern. Der 290pferdige Einspritz-Jaguar war sehr schnell und verfügte über eine eindrucksvolle Beschleunigung.

Nach wenig mehr als drei Stunden schied der Aston-Martin von Moss, den inzwischen Peter Collins übernommen hatte, wegen Kupplungsdefekts aus. Damit rückte Fangio auf den zweiten Platz vor dem Musso/Schell-Ferrari.

Hawthorn, dessen Vorsprung jetzt weniger als eine Minute betrug, bekam langsam den starken Druck des Ferrari-Teams zu spüren. Die Jaguar-Taktik entwickelte sich nämlich nicht sehr günstig, denn erst auf dem vierten Platz kam wieder ein Jaguar, und an fünfter Stelle folgte schon der dritte Werks-Ferrari von de Portago. Drei Ferrari unter den ersten fünf! Mr. England, der Rennleiter von Jaguar, begann langsam nervös zu werden. Er zeigte Hawthorn erneut das „Go"Signal, aber ohne sichtbaren Erfolg, denn auch die Ferrari wurden schneller. Als die zweite Hälfte des Rennens anbrach, war Hawthorn immer noch in Front, doch der Ferrari von Fangio/Castellotti schob sich systematisch weiter heran und überholte wenig später unter der Begeisterung der Zuschauer den Jaguar, der nun,



Der neue Jaguar D mit Benzineinspritzung von Hawthorn/Titterington, von dem Iren Titterington gesteuert, auf einer Geraden der Sebring-Rundstrecke. Der Jaguar fiel nach einem dramatischen Rennen vorzeitig aus. Jaguar will den D-Typ nach den Erfahrungen von Sebring verbessern.



Juan Manuel Fangio, der zusammen mit seinem Stallkameraden Castellotti den Engländern einen denkwürdigen Kampf lieferte, am Steuer des 3,5 Liter-Ferrari, der sich auf dem materialbeanspruchenden Kurs ausgezeichnet schlug. Ferrari hat einen neuen 3,5 Liter-Zwölfzylinder in Vorbereitung.

wie der Belag eines amerikanischen Sandwichs, zwischen zwei Ferrari klemmte. Eine sehr unangenehme Position für jeden Fahrer. Das Tempo, das die großen Wagen vorlegten, war so scharf, daß bereits alle bestehenden Rekorde nicht mehr existierten und schon 23 Fahrzeuge ausgeschieden waren, darunter die drei 1500 ccm Maserati.

Die Porsche liefen wie ein Uhrwerk, ausgezeichnet gefahren von Herrmann/Trips, die im Gesamtfeld an zehnter Stelle lagen, und von McAfee/Lovely. Sie führten in ihrer Klasse klar, aber bei der Index-Wertung nahm immer noch der kleine 750 ccm DB den ersten Platz ein. Ohne Moss befanden sich die beiden noch im Rennen verbliebenen Aston-Martin an siebter und achter Stelle, gefolgt von Behra/Taruffi, deren Maserati Schwierigkeiten mit den Bremsen hatte.

Der zweite Maserati, mit dem Argentinier Menditeguy am Steuer, war schwer gestürzt, sein Pilot mußte mit einem Schädelbruch ins Krankenhaus transportiert werden.

Die einbrechende Nacht kühlte die Kampflust der Ferrari-Jaguar-Giganten etwas ab.

Fangio, mit seinem unvergeßlichen Fahrstil, den zu beobachten eine wahre Freude ist, baute seinen Vorsprung von Runde zu Runde mehr aus. Wenn der Jaguar schneller wurde, forcierte auch Fangio sein Tempo. Und wer könnte schon Fangio schlagen, wenn er fest entschlossen ist, zu siegen!

Kurz vor Beginn der neunten Stunde übergab Fangio seinen Wagen an Castellotti, der nach einem blitzschnellen Tankmanöver zwei Sekunden vor Hawthorn wieder ins Rennen ging.

Hawthorn startete jetzt erneut einen Großangriff und nahm jede Chance wahr, um die Entscheidung zu seinen Gunsten zu beeinflussen, aber er hatte Pech: der Jaguar mußte an die Boxen und wegen Schadens am Hauptbremszylinder aus dem Rennen genommen werden. Kurz vorher hatte Hamilton aus demselben Grund aufgeben müssen. Die Ferrari lagen nun an erster und zweiter Stelle, mehrere Runden vor dem Jaguar Sweikerts, und erhielten schließlich von ihrer Boxe das Zeichen „piano". Im Blitzlicht der Fotografen jagte endlich Castellotti vor seinem Markengefährten Schell als Sieger durchs Ziel, enthusiastisch begrüßt von den vielen tausend Amerikanern, die überzeugend bewiesen, wie groß ihr Interesse für derartige Rennen heute ist.

Die Niederlage von Jaguar gerade in den USA war sehr bitter, denn nur drei von neun gestarteten Wagen erreichten das Ziel. Die Absicht, alles durch den letzten Einsatz überzeugend zu schlagen, hatte sich gegen sie selbst gerichtet. Ferrari war es jedoch dadurch möglich, die Jaguar auf Herz und Nieren zu prüfen und die Gewißheit mit nach Europa zu nehmen, daß sie ihnen in jeder Situation gewachsen sind. Aston-Martin wurde Vierter und schlug damit den 3 Liter-Maserati von Behra, der trotz seines Handicaps noch den von Aston-Martin mit 3:33 aufgestellten Rundenrekord auf 3:29 verbesserte.

Porsche eröffnete die Saison mit einem großartigen Erfolg, wurde Sechster und Siebter im Gesamtklassement, Erster und Zweiter in der 1500er Klasse und Sieger in der Index-Wertung. Der DB-Panhard hätte die Index-Wertung gewinnen können, blieb aber — wie dumm — 35 Minuten vor Schluß wegen Brennstoffmangels liegen.

Der Gesamtdurchschnitt der 12 Stunden lag über 135 km/st, und die Sieger legten 109 km mehr zurück als im vergangenen Jahr. Nur 24 von 60 gestarteten Wagen kamen ans Ziel. Ein überzeugender Beweis, wie schwer dieses Rennen war.

Nun zu den einzelnen Wagen: Ferrari erschien bekanntlich bei der Tourist Trophy 1955 erstmals mit dem neuen 3,5 Liter-Vierzylinder, der erst jetzt richtig fertig ist, und der beste Sportwagen sein dürfte, den Ferrari je gebaut hat. Leistung, Straßenlage und Manövrierfähigkeit sind bemerkenswert. Der Vierzylinder gibt jetzt bei einer Drehzahl von 5600 U/min 275 PS ab. Der Motor scheint unverwüstlich zu sein. Als Beweis sei angeführt, daß während der 12 Stunden nicht bei einem der Ferrari die Motorhaube geöffnet wurde. Der Wagen war für Sebring mit neuen Bremsen ausgerüstet, die sich als ausgezeichnet erwiesen, allerdings vom Fahrer einen sehr hohen Pedaldruck verlangten. Obwohl Ferrari mit dem Vierzylinder ein sehr leistungsfähiges Fahrzeug für diese Saison in der Hand hat, ist ein neuer 3,5 Liter Zwölfzylinder mit vier Nockenwellen in Vorbereitung, der eine Leistung von 330 PS abgeben soll.

Der große Favorit von Sebring war Jaguar. Die Firma hatte einen neuen Motor mit Benzineinspritzung und großer Leistung im unteren und oberen Drehzahlbereich hergerichtet. Auf den Geraden war dieses Fahrzeug ohne Zweifel am schnellsten und hatte auch am Kurvenausgang auf Grund seiner hohen Motorleistung die bessere Beschleunigung, aber in den Kurven selbst lag der Ferrari besser. Der nach den Erfahrungen von Sebring geplante neue Jaguar wird eine De Dion-Hinterachse haben und mit dem neuen Einspritzmotor ausgerüstet sein, dessen Einspritzpumpe von Lucas stammt. Eine der Schwierigkeiten, die Jaguar in Sebring hatte, waren die Bremsen. Das überrascht, besonders, wenn man überlegt, daß gerade die Bremsen Jaguar 1953 in Le Mans mit zum Sieg verhalfen.

Der Streckencharakter von Sebring läßt es nicht zu, daß die Bremsen auch nur für kurze Zeit abkühlen können, und das ist natürlich für Scheibenbremsen genauso schlecht wie für Trommelbremsen. Schon nach einigen Stunden zeigten sich bei den Scheibenbremsen der Jaguar Störungen, das Öl fing an zu kochen, und bald darauf fiel der Hauptzylinder aus.

Schon nach sechs Stunden mußte Jaguar die Erfahrung machen, daß unentwegt benutzte Scheibenbremsen hier keine zwölf Stunden durchhalten.

Der Aston-Martin hat mit einem vierten Platz im Gesamtklassement relativ gut abgeschnitten. Er dürfte zur Zeit der beste 3 Liter-Sportwagen sein. Die in Sebring eingesetzten Wagen waren keine Neukonstruktion, es handelte sich nur um eine verbesserte Version des 1955er DB 3 S mit geringerem Gewicht und um zehn PS gesteigerter Motorleistung. Obwohl der Ferrari-Monza 25 und der Maserati 20 PS mehr hat, kann sich der Aston-Martin doch immer wieder gut placieren. Dies ist wohl seiner guten Straßenlage und den Girling-Scheibenbremsen zuzuschreiben. Wenn Aston-Martin einen geeigneten Einspritzmotor noch für diese Saison bringen kann, dürfte der Wagen für manche Überraschung gut sein.

Der 3 Liter-Maserati war gegenüber den 3,5 Liter-Wagen in Sebring nicht schnell genug. Er fuhr aber die schnellste Runde und kam trotz Bremsschwierigkeiten auf den fünften Gesamtplatz. Maserati wird jedoch in Kürze ebenfalls mit einem 3,5 Liter erscheinen.

Es war bedauerlich, daß Maserati keinen 1500er Werkswagen mit nach Sebring brachte. Alle drei gestarteten Wagen waren private Fahrzeuge und nicht besonders präpariert; keiner von ihnen stand das Rennen durch.

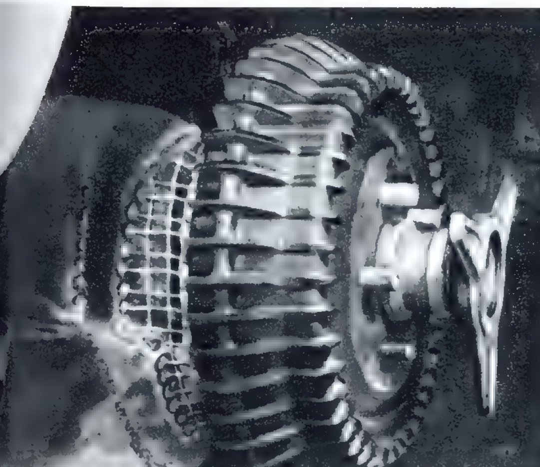
Colin Chapmans neuer Lotus 1500 mit 109pferdigem Coventry-Climax-Motor und einem Gesamtgewicht von unter 400 kg hinterließ einen sehr guten Eindruck.

Porsche kam sehr gut vorbereitet nach Sebring und konnte einen überzeugenden Erfolg erringen. Die Amerikaner waren von der Zuverlässigkeit und dem Leistungsvermögen dieses Wagens sehr beeindruckt. Ich habe festgestellt, daß Porsche nicht weniger Beifall erhielt als Ferrari. Der von Herrmann/Trips hervorragend gefahrene Spyder ist eine leichtere Ausgabe des vorjährigen Modells, mit einer Leistung, die bei annähernd 130 PS liegen müßte. Er war schneller als die meisten großen Wagen, und als die Ferrari in der Nacht langsamer wurden, konnten Herrmann/Trips gut mithalten. Es war für viele geradezu sensationell.

Drei Mercedes-Benz 300 SL erschienen in Sebring, u. a. besetzt mit Paul O'Shea, dem unbestrittenen 300 SL-Champion von Amerika. Als das Training begann, wurden die Mercedes von ihren Fahrern ganz schön hergenommen. Vielleicht zu sehr für diesen Kurs. Jedenfalls verschwand bald einer nach dem anderen mit ölüberschwemmtem Motor an den Boxen. Am nächsten Tag kamen sie wieder, aber nach kurzer Zeit traten die gleichen Erscheinungen auf, dazu gesellte sich noch Überhitzung der Bremsen. Alle drei Fahrer waren sich dann einig, daß es zu gefährlich sei, mit dem ölenden SL zu starten, und er niemals das Ziel erreichen würde, wenn man ihn so hart herannimmt, wie es in diesem Rennen für einen Erfolg notwendig war. Prompt verließen die drei SL auch wieder die Strecke, und nur einer — er gehörte einem Privatfahrer — nahm an den 12 Stunden teil. Im Verlauf des Rennens wurde dieser dann krank und kränkelte immer mehr, hielt alle paar Runden an den Boxen, um Öl aufzunehmen, und schließlich fühlten sich die anwesenden amerikanischen Mercedes-Besitzer so krank wie der kranke 300 SL. Die Mercedes-Leute konnten keine einleuchtende Erklärung geben, aber man hatte den Eindruck, daß der normale SL ein Rennen nicht aushält, wenn er auf einer Strecke wie Sebring bis an die Grenze ausge-

Fortsetzung Seite 40

Die Bremstrommel der Chevrolet-Corvette mit Turbokühlung weist eine unverkennbare Ähnlichkeit mit der von Daimler-Benz entwickelten Konstruktion auf, die erstmals beim 300 SL Verwendung fand.



Wie groß heute das Interesse der amerikanischen Automobilindustrie am Automobilsport ist, beweist die Teilnahme einer offiziellen Werksmannschaft von Chevrolet am 12-Stundenrennen von Sebring in Florida. Auf unserem Bild das von John Fitch geleitete Corvette-Team von der Chevrolet-Division, die zur General Motors, dem größten Automobil-Produzenten der Welt, gehört. Fotos (7): Cahier



Was kostet [...]

Betriebskosten a[...]

Der moderne Mensch habe es verlernt, mit dem Pfennig zu rechnen, heißt es oft, und die tägliche Erfahrung scheint dies auch zu bestätigen. Zu sehr verallgemeinern sollte man da freilich nicht, denn es gibt auch Beweise für das Gegenteil. Ein Blick in die Zulassungsstatistik ist beispielsweise recht aufschlußreich. Am meisten gekauft werden nämlich keineswegs die konstruktiv interessantesten Personenwagen oder diejenigen, die landläufig als die besten bezeichnet werden, an der Spitze stehen schon gar nicht die schnellsten und ebensowenig, wiewohl gerade dies so wichtig wäre, die fahrsichersten Automobile, ja, nicht einmal der Anschaffungspreis für sich allein scheint ein entscheidendes Kriterium darzustellen. Die Statistik lehrt hingegen ganz eindeutig, daß die Masse der Wagenkäufer sich für diejenigen Modelle entscheidet, die relativ am wirtschaftlichsten sind oder doch wenigstens versprechen, es zu sein. So können die Zulassungszahlen vergleichbarer Typen sehr wohl als Maßstab für deren Gebrauchswert angesehen werden.

Trotzdem hier also der Markt für eine durchaus vernünftige Auslese sorgt, kann man sich zum erstenmal ein Auto kaufen, recht wehren, daß insbesondere bei denjenigen, die sich doch sehr oft des Eindrucks nicht erunklare Vorstellungen über die Kosten bestehen, die dessen Besitz und Betrieb verursacht. Sich hierüber von Zeit zu Zeit Rechenschaft zu geben, kann nur von Nutzen sein. Wenn man dies aber schon tut, dann hat es auch keinen Zweck, sich ein X für ein U vormachen zu lassen, also mit irrealen Werten zu rechnen, was insbesondere bei einer der wichtigsten Kostenfaktoren, nämlich dem Kraftstoffverbrauch, nur allzu gerne geschieht.

Wir haben uns heute wieder einmal bemüht, möglichst wirklichkeitsnah die Betriebskosten der für den deutschen Markt wichtigsten Personenwagenmodelle zusammenzustellen. Alle · konnten wir dabei nicht berücksichtigen, ebenso wenig die preislich oft sehr unterschiedlichen Karosserieausführungen der einzelnen Typen. Die Berechnungen aber, die dieser Übersicht zugrunde liegen, sind im Prinzip so einfach, daß sie jeder für jeden Wagen, der hier nicht aufgeführt sein sollte, ohne weiteres nach dem gleichen Schema selbst anfertigen kann.

Selbst rechnen muß man übrigens sowieso, wenn man die tatsächlichen oder mutmaßlichen Betriebskosten des eigenen Wagens genau kennenlernen will. Unsere Tabellen können hierüber, so gern wir dies auch möchten, nicht hinreichend Aufschluß geben, denn in der Praxis sind die individuell anfallenden Kosten recht unterschiedlich. Wir mußten uns vielmehr dar-

Die Betriebskosten deutscher [...]

	Rollermobile			Kleine Wagen								
	Messer schmitt KR 200	BMW Isetta 300	Goggo-mobil T 300	Lloyd LP 400	Lloyd LP 600	Fiat 600	VW Standard	VW Export	Renault Dauphine	NSU-Fiat Neckar	Goliath GP 900 E	DKW 3=6 Spezial
Listenpreis DM	2395.—	2890.—	3040.—	3350.—	3680.—	4280.—	3790.—	4600.—	5480.—	5550.—	5750.—	5695.—
Kaufpreis[1]) DM	2610.—	3066.—	3190.—	3500.—	3830.—	4610.—	3940.—	4750.—	5700.—	5950.—	6075.—	6005.—
Hubraum ccm	191	295	293	386	596	633	1192	1192	845	1082	886	896
Leistung PS	10	13	14	13	19	19	30	30	26	34	40	38
Verbrauch Liter/100 km	Zweitakt 4	5,5	Zweitakt 6	Zweitakt 6	7	6,5	8	8	7,5	8	Zweitakt 8	Zweitakt 10
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Kraftfahrzeugsteuer	29	44	44	58	87	101	173	173	130	159	130	130
Haftpflichtversicherung[2])	74	95	95	95	126	126	168	168	168	210	252	252
Kaskoversicherung[3])	103	154	154	154	181	181	233	233	233	270	296	296
Garage	240	240	240	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Sonstiges	20	20	20	30	30	40	40	40	40	40	40	40
Feste Kosten pro Jahr	466	553	553	697	784	808	974	974	931	1039	1078	1078
	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
Kraftstoff[4])	2,6	3,6	3,9	3,9	4,6	4,2	5,2	5,2	4,9	5,2	5,2	6,5
Motoröl[4])	0,4	0,3	0,7	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,6	1,1
Reifen[5])	0,4	0,5	0,5	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Reparaturen u. Wartung	3,0	3,0	3,5	3,5	4,0	4,5	4,0	4,0	4,5	5,0	4,5	4,5
Sonstiges	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Betriebskosten je km	6,6	7,6	8,8	9,3	10,1	10,2	10,7	10,7	11,2	11,8	11,8	13,6
Gesamtkosten pro Jahr bei jährl. Fahrleistung von	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
10000 km	1126	1313	1433	1627	1794	1828	2044	2044	2051	2219	2258	2438
20000 km	1786	2973	2313	2557	2804	2848	3114	3114	3171	3399	3438	3798
40000 km	3106	3593	4073	4417	4824	4888	5254	5254	5411	5759	5798	6518
60000 km	4426	5113	5833	6277	6844	6928	7394	7394	7651	8119	8158	9238
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistung von	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
10000 km	11,3	13,1	14,3	16,3	17,9	18,3	20,4	20,4	20,5	22,2	22,6	24,4
20000 km	8,9	10,3	11,5	12,8	14,0	14,2	15,6	15,6	15,8	17,0	17,2	19,0
40000 km	7,8	9,0	10,2	11,0	12,1	12,2	13,1	13,1	13,5	14,4	14,5	16,3
60000 km	7,4	8,5	9,7	10,5	11,4	11,5	12,3	12,3	12,7	13,5	13,6	15,4

Die Betriebskosten deutscher und ausländischer P[...]

	Rollermobile			Kleine Wagen								
	Messer-schmitt KR 200	BMW-Isetta 300	Goggo-mobil T 300	Lloyd LP 400	Lloyd LP 600	Fiat 600	VW Standard	VW Export	Renault Dauphine	NSU-Fiat Neckar	Goliath GP 900E	DKW 3=6 Spezial
Feste Kosten pro Jahr laut obiger Tabelle DM	466	553	553	697	784	808	974	974	931	1039	1078	1078
Abschreibung[6]) DM	326	384	399	437	479	577	492	593	712	744	760	750
Verzinsung[7]) DM	81	96	100	109	119	144	123	148	178	186	190	187
DM	873	1033	1052	1243	1382	1529	1589	1715	1821	1969	2028	2015
Betriebskosten je km laut obiger Tabelle Pfg.	6,6	7,6	8,8	9,3	10,1	10,2	10,7	10,7	11,2	11,8	11,8	13,6
Abschreibung[6]) Pfg.	1,3	1,5	1,6	1,2	1,3	1,5	0,8	0,9	1,9	2,0	2,0	2,0
Pfg.	7,9	9,1	10,4	10,5	11,4	11,7	11,5	11,6	13,1	13,8	13,8	15,6
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistung von												
10000 km	16,6	19,4	20,9	22,9	25,2	27,0	27,4	28,8	31,3	33,5	34,1	35,8
20000 km	12,3	14,3	15,7	16,7	18,3	19,4	19,5	20,2	22,2	23,6	23,9	25,7
40000 km	10,1	11,7	13,0	13,6	14,9	15,5	15,5	15,9	17,7	18,7	18,7	20,6
60000 km	9,4	10,8	12,2	12,6	13,7	14,3	14,2	14,4	16,1	17,1	17,2	19,0

Erläuterungen:

[1]) Eingerechnet ist eventueller Mehrpreis für Heizung bzw. Gebläse sowie DM 150.— für Überführung, Zulassung usw.

[2]) Prämie für Mindest-Haftpflichtversicherung (Deckungssummen 100000/10000/4000 DM) einschließlich 5% Versicherungssteuer

[3]) Prämie für Kaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung, einschließlich 5% Versicherungssteuer

[4]) Errechnet mit mittleren Zonenpreisen: Pro Liter Normalbenzin 65 Pfg., Superbenzin 72 Pfg., Dieselkraftstoff 50 Pfg., Motorenöl DM 2.80

[5]) Die mittlere Lebensdauer der Reifen wurde mit 25000 km angesetzt

ich Dein Auto?

f Heller und Pfennig

auf beschränken, bestimmte einheitliche Gegebenheiten vorauszusetzen. Insofern also bieten die Tabellen keine sofort für den Einzelfall zutreffende Kostenberechnung, sie liefern hierzu aber eine praktikable Grundlage und sie gestatten einen kostenmäßigen Vergleich zwischen den einzelnen Modellen. Die diesbezüglichen relativen Unterschiede bleiben nämlich stets in ungefähr der gleichen Größenordnung bestehen, auch wenn man im jeweiligen Fall beim einen oder anderen Kostenfaktor von Gegebenheiten auszugehen hat, die von den hier zugrundegelegten abweichen.

Abschreibung und Verzinsung

Zu einer korrekten Betriebskosten-Berechnung gehört ein entsprechender Ansatz für die Abschreibung und die Kapitalverzinsung. Auch wir haben dies von jeher so gehalten. Davon ausgehend aber, daß sich sehr viele Wagenkäufer über diese für sie vielleicht allzu theoretischen Größen keine Rechenschaft zu geben brauchen, haben wir im vergangenen Jahr (Heft 15/55) erstmalig eine zweite Tabelle gebracht, in der diese Faktoren außer Ansatz blieben. Heute gehen wir noch weiter, verzichten auf diese Posten in unserer großen Übersicht und verweisen diejenigen, die nach streng kaufmännischen Gesichtspunkten rechnen müssen oder wollen, auf die ergänzende zweite Tabelle.

Wenn wir diese „unkorrekte" Berechnungsart in den Vordergrund stellen, so ist dies wohlüberlegt. Die ganz genauen Betriebskosten eines Wagens interessieren den Geschäftsmann, der ohnehin zur Buchführung und deshalb wiederum zum Geldausgeben oft geradezu gezwungen ist, meist viel weniger als den privaten Autobesitzer. Dieser aber ist heute eigentlich der interessantere Kunde, denn hauptsächlich durch ihn muß eine weitere Intensivierung der Motorisierung vonstatten gehen. Dem Privatmann aber sind Begriffe wie Abschreibung und Kapitalverzinsung ziemlich fremd, er will und er braucht damit auch nicht zu rechnen. Bei ihm sieht die Sache viel einfacher aus: Eines Tages hat er so- und soviel tausend Mark erspart und davon kauft er sich eben sein Auto. Und wenn das Geld nicht reicht, dann wird abgestottert. Mit diesem früher oder später bezahlten Wagen fährt er verhältnismäßig wenig, er besitzt ihn demzufolge viele Jahre, er fühlt sich damit glücklich und zufrieden, bis eines Tages der Nachbar oder der Kegelbruder ein schöneres, neueres Auto sein eigen nennt. Dann gibt es für unseren Freund nur zwei Möglichkeiten: Entweder er hat inzwischen — nebenher! — wieder so viel gespart, daß er für den Erlös seines Wagens plus dieser Sparsumme auch einen neuen kaufen

ıd ausländischer Personenwagen

	Mittlere Wagen								Große Wagen					
Ford aunus 12 M	Ford Taunus 15 M	Opel Olympia Rekord	Borgward Isabella	Fiat 1400 A	Peugeot 403	Mercedes 180	Mercedes 180 D	Porsche 1600	Opel Kapitän	Fiat 1900 A	Mercedes 220 a	BMW 501/V 8	Mercedes 300 c	Ford V 8
690.—	6185.—	5990.—	6980.—	7950.—	8300.—	9450.—	9850.—	12700.—	9350.—	10800.—	12500.—	14450.—	22000.—	18000.—
000.—	6495.—	6300.—	7290.—	8310.—	8450.—	9600.—	10000.—	12850.—	9660.—	11160.—	12650.—	14665.—	22150.—	18150.—
1172	1498	1488	1493	1395	1468	1767	1767	1582	2473	1890	2195	2580	2996	4786
38	55	45	60	50	58 (SAE)	52	43	60	75	70	85	90	125	202 (SAE)
							Diesel							
8,5	10	10	10	11	10,5	11,5	7,5	10 (Super)	11,5	12	13 (Super)	15 (Super)	15 (Super)	18 (Super)
DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
173	216	216	216	202	216	260	260	231	360	274	317	375	432	692
252	305	273	305	305	305	305	273	305	357	357	357	357	420	473
296	322	309	387	322	387	322	309	387	425	425	463	566	840	1050
360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
50	50	50	60	60	60	60	60	60	60	60	80	80	100	100
1131	1253	1208	1328	1249	1328	1307	1262	1343	1562	1476	1577	1738	2152	2675
Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
5,5	6,5	6,5	6,5	7,2	6,8	7,5	3,8	7,2	7,5	7,8	9,4	10,8	10,8	12,9
0,5	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4
1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5	1,5	2,0	2,0
5,0	5,5	5,0	5,5	6,0	6,5	6,5	6,5	6,5	6,0	7,5	7,5	7,5	8,0	8,5
0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
12,6	14,0	13,4	14,1	15,3	15,6	16,2	12,5	16,0	15,9	17,8	19,7	21,2	22,2	24,7
DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
2391	2653	2548	2738	2779	2888	2927	2512	2943	3152	3256	3547	3858	4372	5145
3651	4053	3888	4148	4309	4448	4547	3762	4543	4742	5036	5517	5978	6592	7615
6171	6853	6568	6968	7369	7568	7787	6262	7743	7922	8596	9457	10218	11032	12555
8691	9653	9248	9788	10429	10688	11027	8762	10943	11102	12156	13397	14458	15472	17495
Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
23,9	26,5	25,5	27,4	27,8	28,9	29,3	25,1	29,4	31,5	32,6	35,5	38,6	43,7	51,5
18,3	20,3	19,4	20,7	21,6	22,2	22,8	18,8	22,7	23,7	25,2	27,6	29,9	33,0	38,0
15,4	17,2	16,5	17,4	18,5	18,9	19,5	15,7	19,3	19,8	21,5	23,7	25,6	27,6	31,4
14,5	16,1	15,4	16,3	17,4	17,8	18,4	14,6	18,3	18.5	20.3	22,3	24,1	25,8	29,2

·sonenwagen (einschl. Abschreibung und Verzinsung)

	Mittlere Wagen								Große Wagen					
Ford Taunus 12 M	Ford Taunus 15 M	Opel Olympia Rekord	Borgward Isabella	Fiat 1400 A	Peugeot 403	Mercedes 180	Mercedes 180 D	Porsche 1600	Opel Kapitän	Fiat 1900 A	Mercedes 220 a	BMW 501/V 8	Mercedes 300 c	Ford V 8
1131	1253	1208	1328	1249	1328	1307	1262	1343	1562	1476	1577	1738	2152	2675
750	811	789	910	1040	1056	1200	1250	1610	1206	1395	1585	1833	2765	2265
187	203	197	228	260	264	300	312	402	301	349	396	458	691	566
2068	2267	2194	2466	2549	2648	2807	2824	3355	3069	3220	3558	4029	5608	5506
12,6	14,0	13,4	14,1	15,3	15,6	16,2	12,5	16,0	15,9	17,8	19,7	21,2	22,2	24,7
1,2	1,3	1,3	1,5	1,7	1,7	1,9	2,0	2,6	1,9	2,2	2,5	2,9	4,4	3,6
13,8	15,3	14,7	15,6	17,0	17,3	18,1	14,5	18,6	17,8	20,0	22,2	24,1	26,6	28,3
34,5	38,0	36,6	40,3	42,5	43,8	46,2	42,7	52,2	48,5	52,2	57,8	64,4	82,7	83,4
24,1	26,6	25,7	27,9	29,7	30,5	32,1	28,6	35,4	33,2	36,1	40,0	44,2	54,6	55,8
19,0	21,0	20,2	21,8	23,4	23,9	25,1	21,3	27,0	25,5	28,1	31,1	34,2	40,6	42,1
17,3	19,1	18,4	19,7	21,3	21,7	22,8	19,2	24,2	24,6	25,4	24,5	30,8	36,0	37,5

[6]) 25% des halben Kaufpreises. Die Abschreibung teilt sich in eine zeitliche Amortisation des Anlagekapitals und in eine leistungsmäßige Abnutzung, die unter den Betriebskosten je km erscheint. Angesetzte Abschreibungsdauer für alle Typen: 4 Jahre (25%). Die Lebensdauer bzw. Fahrleistung wurde wie folgt angesetzt:

Rollermobile	100000 km
Kleine Wagen (außer VW)	150000 km
VW und alle anderen Wagen	250000 km

[7]) 6,25% des halben Kaufpreises. Da sich der zu verzinsende Betrag durch die Abschreibung des Anlagekapitals laufend verringert und schließlich den Wert Null erreicht, wird als Mittel nur der halbe Kaufpreis zugrunde gelegt.

kann, oder er hat nichts gespart, nun, dann muß er eben mit seinem alten Auto weiterfahren. Jedenfalls ist es bei privaten Autobesitzern so, daß das gute Stück eben eines Tages „da“ ist und sozusagen zur Familie gehört. Es ist genau so da wie etwa ein Fernsehgerät oder ein Kühlschrank, Gegenstände, bei denen bekanntlich normalerweise auch niemand mit Abschreibung und Verzinsung rechnet. Und es ergeht ihnen wie dem Auto. Eines Tages werden sie durch ein neueres Modell ersetzt — oder auch nicht.



„Bitte sehr, mein Herr: gereinigt und gebügelt, deswegen brauchen Sie hier um diese Zeit niemals extra anzuhalten.“

Steuer und Versicherung

Vor allem die Kraftfahrzeugsteuer gehört zu den unerfreulichsten, aber im Rahmen der Gesamtkosten auch mit zu den unwichtigsten Ausgaben bei der Kraftfahrzeughaltung. Erstaunlich viele Leute sind sich darüber nicht klar, denn immer wieder hört man das Argument, daß irgendein Wagen gegenüber einem Konkurrenzmodell hauptsächlich deshalb bevorzugt worden sei, weil es einen Motor kleineren Inhalts besitze und deshalb weniger Steuer koste. Es gibt viele gewichtige Gründe, die mehr für den einen oder den anderen Wagen sprechen. Die Wahl aber von der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer abhängig zu machen ist ein recht laienhaftes Unterfangen. Die genauen Rechner müssen noch wissen, daß die Steuer ein paar Mark mehr kostet, wenn man sie nicht für ein Jahr im voraus, sondern halb- oder vierteljährlich bezahlt.

Problematischer ist da schon die Kraftfahrzeugversicherung. Bei der Haftpflicht haben wir die gesetzlich vorgeschriebenen Mindest-Dekkungssummen (100 000 DM Personen-, 10 000 DM Sach- und 4000 DM Vermögensschäden) zugrundegelegt, weil dieser Tarif überwiegend in Anspruch genommen wird. Jeder Autobesitzer aber sollte es sich sehr ernsthaft überlegen, ob er sich nicht freiwillig höher versichert. Der Tarif für 250 000 DM Personen-, 25 000 DM Sach- und 10 000 DM Vermögensschäden kostet nur etwa 10 Prozent mehr als die Pflichtversicherung, tatsächlich also gewiß kein ausschlaggebender Betrag, womit man sich eine 2½fach höhere Sicherheit einhandelt. Ein Schaden in dieser Höhe wird zwar selten vorkommen, wen er aber trifft, der kann u. U. finanziell für immer ruiniert sein. Wir stehen deshalb auf dem Standpunkt, daß sich der kluge Mann für den 250 000 Mark-Tarif entscheidet. Wer Auslandsreisen machen will, muß dies übrigens sowieso tun, weil er sonst die Grüne Versicherungskarte nicht erhält.

Um die Mindest - Haftpflichtversicherung kommt man nicht herum, hingegen ist die Kaskoversicherung freiwillig, die für solche Unfallschäden am eigenen Fahrzeug aufkommt, die man selbst ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers erleidet oder soweit ein solcher nicht haftbar gemacht werden kann. Man sollte auf den Abschluß einer Kaskoversicherung allenfalls dann verzichten, wenn man sich seiner Fahrkunst sehr sicher ist. Das können guten Gewissens nur wenige sein, und deshalb wird es sich im allgemeinen schon empfehlen, hier nicht am falschen Ende zu sparen. Das gilt vor allem für solche Autobesitzer, die nicht in der Lage sind, eine größere Reparatur oder gar einen Ersatzwagen im Falle eines Totalschadens ohne weiteres zu bezahlen. Und wer sich ein Auto auf Raten kauft, kann dies ohnehin nur tun, wenn er eine Kaskoversicherung abschließt. Andernfalls wäre nämlich für die Finanzierungsgesellschaft das Risiko zu groß. Es gibt in dieser Sparte 5 verschiedene Tarife, die nach der Höhe der sogenannten Selbstbeteiligung gestaffelt sind. Damit ist der Betrag gemeint, den man im Falle eines Kaskoschadens grundsätzlich selbst zu übernehmen hat, nämlich je nach Wahl des Versicherten 800, 500, 300, 150 DM oder nichts. Die Tarife hierfür sind sehr unterschiedlich, weitaus am teuersten natürlich beim letzten, also bei Verzicht auf eine Selbstbeteiligung. Sich gerade für diesen zu entscheiden empfiehlt sich unbedingt für die Pechvögel und Unfällertypen, jene gefährlichen Zeitgenossen, die alle paar Tage irgendwo anecken. Die ständigen Bagatellschäden laufen nämlich sehr ins Geld und da ist die teuerste Kaskoversicherung fast immer noch ein gutes Geschäft. Nur selten lohnt sie sich dagegen für gebrauchte Wagen, denn der Tarif ist nach der PS-Leistung gestaffelt und infolgedessen für einen abgewirtschafteten VW der gleiche wie für einen nagelneuen. Das aber sollte man beachten: Auch wer glaubt, auf eine Kaskoversicherung verzichten zu können, der sollte unbedingt wenigstens eine Fahrzeugteilversicherung abschließen, die bei Brand oder Diebstahl Ersatz leistet.

Es gibt noch mehr einschlägige Versicherungszweige, so insbesondere die Unfall-, Reisegepäck-, Rechtsschutz- und die Insassenversicherung. Sie sind alle nützlich und gut, meist aber nicht so notwendig, wie es der Agent glauben machen will. In die endgültige Betriebskostenrechnung muß man jedenfalls alle die verschiedenen Prämien (einschließlich 5 Prozent Versicherungssteuer!) einbeziehen, für die man sich am Ende entschieden hat .

Vom Verbrauch

Der Kraftstoff kostet bei der ganzen Autofahrerei das meiste Geld. Aber auch hier kann unsere Übersicht naturgemäß keine allgemeingültigen Angaben machen. Bekanntlich hängt der Kraftstoffverbrauch eines jeden Wagens weitgehend von den jeweiligen Betriebsverhältnissen und der Fahrweise ab, er ist außerdem in seiner kostenmässigen Auswirkung örtlich wegen der gestaffelten Zonenpreise verschieden. Wir haben für die Zwecke unserer Rechnung für jedes Modell einen Verbrauch eingesetzt, der dem großen Durchschnitt so nah wie möglich kommen dürfte. Vielleicht erscheint diese Zahl dem einen oder andern etwas zu hoch, sie ist jedoch in jedem Fall gewissenhaft überlegt und auf die vorliegenden Erfahrungen abgestimmt. Mit den lächerlichen, ja geradezu irreführenden Normverbrauchsangaben der Automobilfabriken ist hier nichts anzufangen. Gewiß wird mancher Fahrer mit einem geringeren Verbrauch auskommen, als wir hier angegeben haben, denn diese Zahlen entsprechen einer durchaus flotten Fahrweise. Dennoch wird auch die Masse der langsamer Fahrenden kaum weniger verbrauchen, weil es gerade unter diesen erfahrungsgemäß nur wenige verstehen, eine motorschonende und wirtschaftliche Fahrweise zu pflegen.

Merkwürdigerweise wird mit dem Kraftstoff insofern viel Verschwendung getrieben, daß in vielen Wagen Superqualitäten gefahren werden, die dort keineswegs gebraucht werden und mindestens wirtschaftlich keinerlei Vorteil bringen. Ebenso hat sich mit teueren Motorölen ein Luxus eingebürgert, der meist überflüssig und manchmal sogar geradezu schädlich ist. Man soll einem modernen Hochleistungsmotor ein gutes HD-Öl nicht vorenthalten, aber man soll auch nicht zu viel des Guten tun. Es verdichtet sich nämlich immer mehr die Erkenntnis, daß für die heutigen, hoch belasteten und deshalb doch immerhin etwas empfindlichen Motoren die teuersten Öle noch lange nicht die besten zu sein brauchen.

W. O.



„Es handelt sich nur um die Töne – die Farb-Töne des Wagens, den sie kaufen wollen.“

. . . tatsächlich –

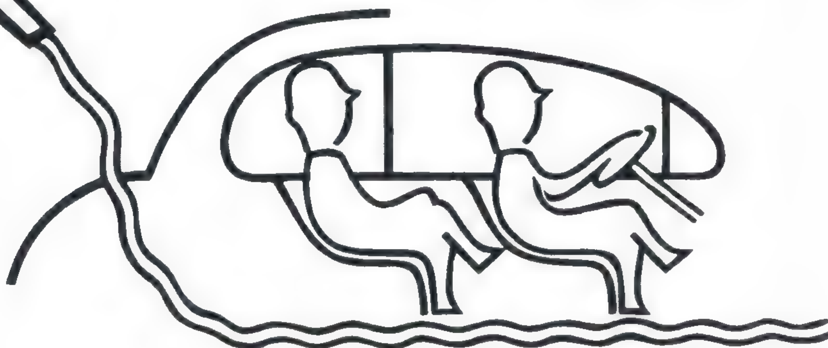
ein Kraftstoff mit Komfort

Komfort hebt über das normale Maß hinaus. Durch besondere Annehmlichkeiten, Erleichterungen und Leistungen.

Auch beim Kraftstoff gibt es das heute. Durch Shell Benzin und Super Shell mit I.C.A. – Denn über das normale Qualitätsmaß hinaus enthalten diese Shell Kraftstoffe den Wirkstoff I.C.A. nach dem deutschen Bundespatent 855 480.

I.C.A. steuert die Kraftstoffenergie zu höchster Leistung und macht den Motor zündsicher.

Und das ist der Komfort von Shell und Super Shell mit 



man tankt SHELL



Ford in der Wüste

Diese Luftaufnahme des neuen Arizona-Versuchsgeländes des technischen Stabes der Ford-Werke nicht weit von Kingman läßt deutlich erkennen, wie zwei ehemalige Startbahnen der alten Yucca-Luftbasis ein „siegreiches" V inmitten der fünf Meilen großen, sehr schnellen Bahn bilden, auf der die Ford-Ingenieure Personenwagen und LKW unter außergewöhnlich harten Bedingungen testen. Leitung und Labor liegen nahe der niedrigen Rechtskurve der Strecke.





Links: Wie zum Himmel weisende Finger ragen riesige Kakteen neben der steinigen Piste auf. — Rechts: Malerisch eingerahmt von den Black Mountains und einem pittoresken Joshua-Baum präsentiert sich ein 1956 Ford Thunderbird auf der hochgelegenen Teststrecke im neuen Versuchsgelände des technischen Stabes von Ford in Arizona. Die oval angelegte Bahn ist 8 km lang und drei Fahrspuren breit.



Auch der elegante Continental wird auf den staubigen, holprigen Bergstraßen der Landschaft rund um das Arizona-Versuchsgelände getestet.



Dieser mit einem Ausleger ausgerüstete Mercury-Testwagen wendet rücksichtslos bei hohem Tempo auf der breiten, festen Rennstrecke des Arizona-Versuchsgeländes. Diese harte Prüfung ist Bestandteil eines Testes von Steuerung und Reifen. Das zusätzliche Rad gestattet ein ungewöhnlich schräges Fahren. Der bei der scharfen Wendung aufgewirbelte Straßenstaub vermischt sich mit den „verbrannten" Gummiteilchen der Reifen.

1050 MPB 5601

KOPENHAGEN · HAMBURG · AMSTERDAM · LONDON · BRÜSSEL · FRANKFURT · PARIS · MÜNCHEN · ZÜRICH · LYON · VENEDIG · MAILAND · MARSEILLES

540 km · 820 km · 450 km · 780 km · 380 km · 620 km · 420 km · 800 km · 780 km · 420 km · 920 km · 750 km

Typ 180 D

Ein Tank voll Reisefreude

800, 900 km und mehr, ohne daß Sie zwischentanken müssen — einen ganzen Tank voll Reisefreude für nur 28,— DM genießen Sie im großen, so bequem ausgestatteten 180 D. Kein Wunder, daß beim 180 D sogar das Tanken Freude macht — gerade dann, wenn man auf „große Reise" geht.

Was dieser elegante Reisewagen vollbringt, wenn Sparsamkeit die Fahrweise bestimmt, zeigte der „Winter-Wettbewerb der Wirtschaftlichkeit". Der Sieger dieser Zielfahrt Sindelfingen — Hamburg legte die 700 km bei Glatteis, Schnee und Sturm mit einem Stundendurchschnitt von 64,2 km/h bei 33,05 l Kraftstoff-Gesamtverbrauch zurück. Das entspricht 4,72 l auf 100 km! Solche überraschenden Werte lassen sich bei entsprechender Fahrweise mit jedem 180 Diesel erzielen — mit ihm zu reisen, heißt auf elegante Art zu sparen!



MERCEDES-BENZ

Ihr guter Stern auf allen Straßen

Runde um Runde

Wir haben an dieser Stelle bereits eingehend das neue Reglement für die 24 Stunden von Le Mans behandelt. Es war daraus zu ersehen, daß neben Prototypen mit Motoren nicht über 2,5 Liter, auch Fahrzeuge mit Motoren größeren Zylinderinhalts zugelassen werden, wenn sie eine Mindestproduktionszahl von 100 Einheiten aufweisen und den neuen Vorschriften der Organisatoren von Le Mans über Karosserieabmessungen usw. entsprechen. Es sind in der letzten Zeit nun vielerorts Meldungen erschienen, nach denen überhaupt nur Fahrzeuge mit Motoren bis zu 2,5 Liter maximal zulässig wären und somit auch der Mercedes-Benz 300 SL nicht starten könne. Das stimmt nicht ganz. Nach Veröffentlichung des neuen Le Mans-Reglements, das mit den FIA-Vorschriften nicht übereinstimmt, wurden die Veranstalter von der Internationalen Sportkommission aufgefordert, die Ausschreibung den FIA-Bestimmungen anzugleichen oder aber auf die Durchführung des Rennens als Wertungslauf für den Coupe des Constructeurs zu verzichten. Inzwischen hat man in Le Mans dem Wunsch der FIA entsprochen und die Gültigkeit des Anhangs C des internationalen Reglements für die 24 Stunden bestätigt. Um nun der Tatsache Rechnung zu tragen, daß verschiedentlich bereits Fahrzeuge nach den zuerst herausgegebenen Vorschriften entwickelt wurden, will der Veranstalter für dieses Jahr die Nennung derartiger Wagen zunächst akzeptieren. Allerdings wurde die zuerst geforderte Mindestproduktionszahl von 100 Einheiten auf 50 reduziert. Es kann also von einer Gesamtbegrenzung des Zylindervolumens keine Rede sein, sondern nur bei Prototypen darf nach wie vor das Zylindervolumen von 2,5 Liter maximal nicht überschritten werden. Da zur Teilnahme an den 24 Stunden vom Veranstalter eingeladen wird und dieser sich auch das Recht vorbehält, die Meldung der Eingeladenen anzunehmen oder abzulehnen, kann er natürlich ohne weiteres Fahrzeuge zulassen, die den zuerst herausgegebenen Vorschriften entsprechen. Erhält er jedoch hier nicht genügend Nennungen – die Teilnehmerzahl ist auf insgesamt 52 gegen früher 60 begrenzt – dann besteht immerhin die Möglichkeit, daß er auch Fahrzeuge annimmt, die nicht mit seinen neuen Vorschriften betreffs Karosserie, Sitzbreite usw. übereinstimmen, sondern mit dem Anhang C. Dann kann es sich allerdings ergeben, daß sich die Hersteller neuer, nach den zuerst veröffentlichten Vorschriften gebauten Fahrzeugen, unnötige Arbeit gemacht haben.

Der endgültige Stand ist nun der, daß die FIA doch die 24 Stunden von Le Mans als Wertungslauf abgesetzt hat und dafür den G. P. von Schweden in das Sportwagenchampionat aufnahm.

*

Ein reichhaltiges Programm umfaßt der internationale Ausbildungskurs für Rennfahrer, der nun schon zum achten Mal durchgeführt wird, und in diesem Jahr vom 10. bis 12. Mai im Autodromo von Monza stattfindet. Veranstalter sind der Schweizerische Autorennsport-Club (SAR) und der Automobil-Club der Schweiz. U. a. stehen als Fachreferenten und Fahrexperten Mercedes-Benz-Rennleiter Neubauer und die Rennfahrer Kling, Herrmann und Graf Trips sowie für den Tourenwagensport die DKW-Werksmannschaft und Exeuropameister Polensky zur Verfügung. Neben Touren- und Sportwagen kann auch mit Rennwagen am Kurs teilgenommen werden. Das Nenngeld beträgt für Ausländer mit Fahrzeug 240.– sfr. und ohne Fahrzeug 200.– sfr. In dieser Gebühr sind Pensionskosten in Hotels eingeschlossen. Anmeldungen sind an den Schweizerischen Autorennsport-Club in Muri BE, Gurtenweg 48, zu richten.

*

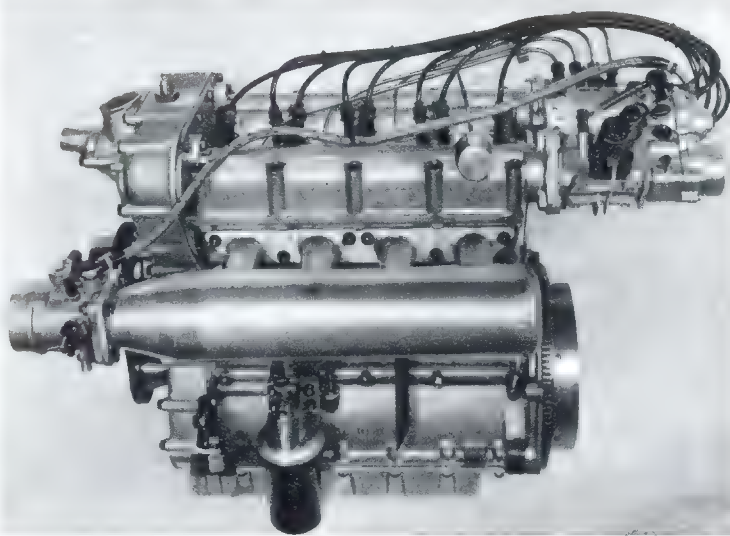
Beim Ostermontagrennen in Goodwood siegte Stirling Moss auf Maserati. Er legte die 120-km-Distanz in 48:50,4 Minuten zurück. Zweiter wurde mit 49:53,6 Min. Salvadori auf Maserati und Dritter Leston auf dem neuen Connaught, mit 50:25,8 Min. Mike Hawthorn, der den neuen BRM steuerte, stürzte und zog sich Verletzungen leichterer Natur zu. Der Maserati von Moss soll mit dem neuen Einspritzmotor ausgerüstet gewesen sein.

*

Auf der Flugplatz-Piste von Entzheim bei Straßburg führten die beiden französischen Rennfahrer Etancelin und Trintignant Versuchsfahrten mit dem neuen Bugatti-Rennwagen durch. Wie man in Molsheim äußerte, ist der Wagen in diesem Jahr kaum noch am Start zu erwarten, und man rechnet sogar erst beim Großen Preis von Frankreich 1957 mit seinem ersten Einsatz.

*

Der in Sebring schwer gestürzte Argentinier Menditeguy wurde in eine Spezialklinik nach West Palm-Beach überführt. Fangio hielt sich noch einige Tage bei seinem Landsmann auf, mußte jedoch nach Buenos Aires zurückfliegen, da sein 18jähriger Sohn verunglückte, als er trotz Verbot von seiten seines Vaters in Mar del Plata an einem Autorennen teilnahm und dabei aus einer Kurve getragen wurde. Er mußte ins Krankenhaus transportiert werden. Fangio jr. befand sich auf einer Schule in Mar del Plata, dem bekannten argentinischen Seebad, und sollte sich dort für das Ingenieurstudium vorbereiten... Luigi Villoresi und Umberto Maglioli starten in diesem Jahr für Osca, und zwar auf dem 1,5 Liter und dem 750 ccm-Wagen. Außerdem werden Chiron und Cabianca den 750 ccm Osca voraussichtlich schon bei der Mille Miglia fahren . . . Giuseppe Farina führte mit dem Bardahl-Ferrari-Osca-Kurtis - Kraft - Special, mit dem er am diesjährigen Indianapolisrennen teilnehmen will, erste Probefahrten auf der Monza-Bahn durch. Farina kam nur auf einen Durchschnitt von 161,05 km/st, da die Vergasereinstellung des Sechszylinders nicht stimmte und die Spitzendrehzahl von 6000 U/min nicht annähernd erreicht wurde . . . Ralph de Palma, einer der berühmtesten Automobilrennfahrer Amerikas, verstarb im Alter von 75 Jahren. De Palma, der 1915 auf Mercedes das 500-Meilenrennen von Indianapolis gewann, startet in nahezu 2900 Rennen, von denen er über 2500 als Sieger beendete. Ein Rekord, der seinesgleichen sucht. Bei dem Mercedes, mit dem de Palma in Indianapolis erfolgreich war, handelte es sich um das Mercedes-Modell, das beim Grand Prix von Frankreich 1914 in Lyon so glänzend abschnitt. De Palma brachte den Wagen noch kurz vor Kriegsausbruch nach Amerika . . . NSU-Rennleiter Germer kehrte von seiner zweiten Informationsreise zur Vorbereitung der NSU-Weltrekordfahrten auf den Bonneville Salt Flats aus den USA zurück. Für die Rekordversuche ist jetzt die Zeit vom 5. bis 15. August vorgesehen . . . Der Royal Automobile Club de Spa veranstaltet am 13. Mai auf dem Kurs von Spa-Francorchamps einen Großen Preis für Serienwagen. Zugelassen sind serienmäßige Spezialtourenwagen von 500 bis 1000, 1000 bis 1600 und 1600 bis 2600 ccm; ferner Gran Turismo-Fahrzeuge von 1000 bis 1600 ccm und Seriensportwagen von 1300 bis 1600, 1600 bis 2600 und über 2600 ccm. Die einzelnen Fahrzeugklassen haben jeweils 113, 141 bzw. 169,5 km zurückzulegen. Nennungsschluß ist der 5. Mai. Nennungen bitte an den Royal Automobile Club de Spa in Spa, 1 Place Pierre le Grand . . . Der für den 13. Mai anläßlich des Rhein-Pokal-Rennens für Motorräder vorgesehene Meisterschaftslauf für Serien- und Rennsportwagen bis 1500 ccm wurde abgesagt, da der für die Erfüllung der erweiterten Sicherheitsbestimmungen notwendige Ausbau der Strecke nicht rechtzeitig beendet werden kann . . . Gesamtsieger der Rallye Trifels wurde Gerdum auf Mercedes-Benz 220 a. Den zweiten Platz belegte Rudolf auf Alfa Romeo Giulietta - Sprint, vor Nathan auf Porsche Carrera. Letzterer konnte in der Gran Turismo-Klasse bis 2000 ccm den ersten Platz belegen. Die übrigen Klassensieger sind: Tourenwagen bis 750 ccm: Weller auf Renault; bis 1000 ccm: Schneider auf DKW; bis 1300 ccm: Dr. Bender auf VW; bis 1600 ccm: Fuhr auf Borgward; bis 2000 ccm: Meier auf Alfa Romeo; über 2000 ccm: Gerdum auf Mercedes-Benz 220 a; Dieselfahrzeuge: Piwko auf Mercedes-Benz 180 D; Gran Turismo bis 1300 ccm: Rudolf auf Alfa Romeo; über 2000 ccm: Lindner auf Jaguar XK 120; Seriensportwagen bis 1600 ccm: von Saucken auf Porsche; über 1600 ccm: Bailey auf Triumph TR 2 . . . Osca hat einen 1500 ccm Rennwagen für die neue Formel 2 in Vorbereitung, die am 1. 1. 1958 in Kraft treten soll . . . Der bekannte Motorjournalist Dipl.-Ing. Ernst Wiese, der im September vergangenen Jahres zu einer 55 000 km-Fernfahrt auf Mercedes-Benz 180 D von Alaska nach Feuerland startete, ist in Santiago de Chile angekommen und nimmt von dort aus die letzte, noch 3800 km lange Etappe in Angriff. Er hofft, Mitte April in Buenos Aires einzutreffen . . . Die in Sebring siegreichen Porsche-Wagen waren mit Continental-Rennreifen ausgerüstet . . . Die Daimler-Benz AG. nimmt mit einem Team modifizierter MB 220 a an der Mille Miglia teil. Die Fahrer sind: Günzler, Bauer und Retter.



Der 1,5 Liter-Motor des neuen Borgward-Rennsportwagens, dessen erster Einsatz im Frühsommer erwartet wird. Der Vierzylinder hat zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder und Doppelzündung. Die Boschpumpe für direkte Benzineinspritzung ist rechts oben zu sehen und wird von der im Bild vorne liegenden Nockenwelle angetrieben. Das dicke Rohr im Vordergrund dient zur Luftzufuhr für die einzelnen Zylinder, die über die links angebrachte Eintrittsöffnung gesteuert wird. Verständlicherweise sind von der Firma noch keine näheren Leistungsdaten zu erfahren, jedoch ist anzunehmen, daß dieser Motor zwischen 130 und 140 PS abgibt. Wir begrüßen es im Interesse des Sportes, daß sich auch Borgward entschlossen hat, einen neuen Rennsportwagen zu bringen und damit zur Bereicherung einer Klasse beiträgt, die mit die interessanteste im gesamten Sportwagenfeld werden dürfte.

*

Für das am 27. Mai auf dem Nürburgring zum zweiten Mal stattfindende internationale 1000 km-Rennen für Sportwagen, das für den Coupe des Constructeurs für Sportwagen gewertet wird, sind folgende Fahrzeuggruppen zugelassen: Rennsportwagen bis 1500, bis 2000 ccm und über 2000 ccm; Seriensportwagen bis und über 1500 ccm sowie Gran Turismo-Fahrzeuge und Spezial-Tourenwagen bis 1300, 2000 und über 2000 ccm. Für jedes Fahrzeug müssen zwei Fahrer gemeldet werden, die sich alle vier Stunden abzulösen haben. Das Rennen geht über 44 Runden und ist mit Geldpreisen in Höhe von 68 000.– DM ausgezeichnet.

*

Die im vergangenen Jahr abgesagte Rallye de Genève, Wertungslauf für die Europäische Tourenwagenmeisterschaft, findet 1956 vom 25. bis 27. Mai mit Start und Ziel in Genf statt. Die mit 7 Sonderprüfungen, 9 Zeit- und 2 Geheimkontrollen ausgestattete Prüfung, ist für normale Serien - Tourenwagen, Spezial - Serien-Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge ausgeschrieben. Für die Europameisterschaft werden lt. Ausschreibung bei dieser Rallye nur die normalen Serien - Tourenwagen gewertet. Es sind vier Klassen festgelegt, und zwar bis 1000, bis 1600, bis 2000 und über 2000 ccm. Die Sonderprüfungen bestehen u. a. aus 2 Bergrennen, 2 Zuverlässigkeitsfahrten, bei denen eine vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/st genau einzuhalten ist, und 1 Autoslalom. Ausschreibungen sind beim Automobile-Club de Suisse, Section de Genève, 3, Place des Bergues, Genf (Schweiz) erhältlich. Gümo

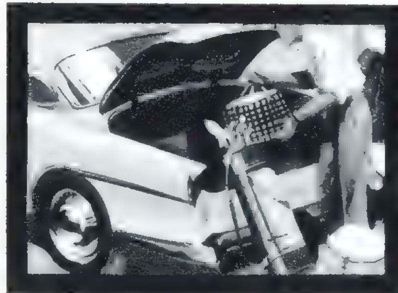
Ist das Ihr Hobby?

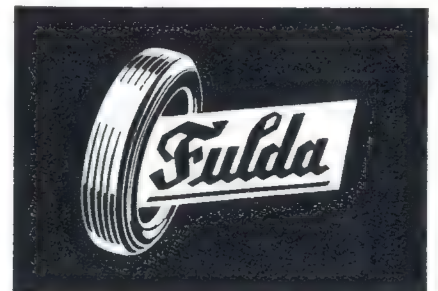
Golfspielen, friedlicher Wettstreit in freier Natur, Freude an körperlicher und geistiger Gewandtheit – ein besonders schönes Hobby. Aber auch andere Passionen können viel Freude bereiten.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.





G U M M I W E R K E   F U L D A   K. G. a. A. – F U L D A



Mehr und mehr werden aus den Rennsportwagen reine Rennwagen, die nur noch dem Buchstaben nach dem Anhang C des Int. Reglements entsprechen. Hier ein Beispiel: der 1,5 Liter-Sechszylinder EMW, mit Rosenhammer am Steuer. Foto: Weitmann

Kleine Rennsportwagen gefragt!

Die diesjährige Rennsaison wird eine Renaissance der Anderthalbliter-Sportwagen erleben. Und vermutlich werden die Läufe dieser Klasse so gut beschickt und so interessant sein, daß aus ihnen wieder so etwas wie eine Formel 2 neben den Grand Prix-Rennen entstehen wird, die ja ab 1. 1. 58 für 1,5 Liter-*Renn*wagen auch vorgesehen ist. Da ist zunächst einmal Maserati mit dem auf dem Nürburgring und in Buenos Aires erfolgreichen 1,5 Liter-Vierzylinder, der die Modeneser zu großen Hoffnungen berechtigt. Die Gebrüder Maserati haben ihren 1,5 Liter Osca weiterentwickelt und mit Villoresi, Maglioli und Cabianca ein hervorragendes Fahrerteam. Auch Ferraris neuer 1,5 Liter-Sportwagen soll so weit gediehen sein, daß er in dieser Saison eingesetzt werden kann. Ein weiterhin sehr ernst zu nehmender Konkurrent in dieser Klasse ist der ostzonale EMW, der zumindest in den deutschen Rennen an den Start gehen wird. Für Überraschungen wird der 1,5 Liter-Lotus von Colin Chapman sorgen, der ebenso wie dessen 1100er gezeigt hat, daß er ganz ungemein schnell ist. Borgward hat seine Anderthalbliter-Einspritzer weiterhin verbessert und beginnt bald mit Fahrversuchen auf dem Nürburgring. Auch bei BMW ist man dabei, einen 1,5 Liter-Rennsportwagen zu bauen, obwohl mit dessen Erscheinen nicht in nächster Zukunft zu rechnen ist. Bugatti hat aus einer Motorhälfte des 8 Zylinder-Grand Prix-Motors einen Vierzylinder-Sportwagenmotor entwickelt, ebenfalls wie der Rennmotor mit Zwangssteuerung der Ventile. Noch ist allerdings nicht abzusehen, ob er offiziell eingesetzt werden wird.

Aber wie dem auch sei: es ist eine ganze Phalanx von Rennsportwagen, die in diesem Jahre die Hegemonie der Porsche-Spyder angreifen werden. Nun sind diese Spyder bei all ihrer Leistungsfähigkeit sehr manierliche, bequem ausgestattete und haltbar karossierte Sportwagen, mit denen man im Stadtverkehr herumtrödeln und sogar auf Reisen gehen kann. Ihre Motoren, nur etwas geringer verdichtet, werden ja im Typ Carrera als Gebrauchsmotoren eingebaut.

Natürlich war man sich bei Porsche darüber im klaren, daß man den ob seiner Haltbarkeit und Narrensicherheit so sympathischen Spyder erheblich aufpusten muß, wenn man in der Partie bleiben will. Man hat das in der Zwischenzeit auch getan, und die Werkswagen, die bei der Mille Miglia starten werden, sind ganz erheblich überarbeitet und verbessert. Sie werden auch leichter und dem Begriff, den man sich von reinen Rennsportwagen gemacht hat, ähnlicher sein als die bisherigen Spyder, von denen an die hundert Exemplare gebaut worden sind.

Ob man diese Entwicklung zum Rennsportwagen hin allerdings begrüßen soll, ist eine andere Frage. Porsche begibt sich mit ihnen auf ein Feld, das bislang den italienischen PS-Hexern vorbehalten war. Hier spielt es keine Rolle, wie ein Motor nach dem Rennen aussieht — Hauptsache, der Wagen hat die Ziellinie überrollt. Der im Vorjahr erfolgreichste Spyder-Privatfahrer Seidel, der fast bei allen von ihm bestrittenen Rennen als Sieger oder auf den vorderen Plätzen endete, hat seinen Motor in der ganzen Saison nicht ein einziges Mal öffnen lassen — und sein Wagen war auf der Mulsanne-Geraden in Le Mans schneller als der Werks-Siegerwagen von Polensky-v. Frankenberg! Damit wird es freilich vorbei sein, wenn auch der Spyder-Motor auf rund 140 PS hochgetrieben wird, und diese Entwicklung, so zwangsläufig es zu ihr auch kommen muß, kann man nur mit dem berühmten einen weinenden Auge betrachten. Denn endgültig vorbei wird mit ihr auch die Zeit sein, da man mit einem privat gekauften Spyder echte Siegeschancen bei internationalen Rennen hatte, ohne damit ein besonders hochgezüchtetes, reparaturanfälliges und in der Haltung kostspieliges Rennfahrzeug einzutauschen. Man wird abwarten müssen, ob die der neuen Rennkonkurrenz angepaßten Spyder von 1956 auch weiterhin ihren bisherigen Hauptvorteil der praktisch unbegrenzten Haltbarkeit werden ausspielen können. Hut ab, wenn sie es bei der erhöhten Leistung tun.

Die beim 12 Stundenrennen von Sebring (Kalifornien) siegreichen Spyder waren übrigens noch die alten serienmäßigen Typen, die lediglich bezüglich der Hinterradaufhängung einige Änderungen erfahren hatten.

In diesem Zusammenhang erscheint die Frage angebracht, weshalb man bei Porsche nicht einen anderen Weg gegangen ist oder noch zusätzlich geht: den nämlich, den neuen Typ Carrera zu einem echten Gran Turismo-Sportwagen weiterzuentwickeln, der sich sorglos in die Konkurrenz der Zweiliter-Maserati begeben kann. Es handelt sich nur darum, eine kleine Serie von Carreras aufzulegen, die durch Verzicht auf die normale Luxusausstattung um ca. 100 kg leichter sind und unter Verzicht auf Laufruhe, Ansauggeräuschdämpfung und Elastizität im unteren Drehzahlbereich 15—20 zusätzliche PS erhalten. Eine solche Gran Turismo-Serie des Carrera auf die Beine zu stellen, wäre für Porsche ohne jede Schwierigkeit möglich. Man braucht zum Beispiel nur zu wissen, daß allein die Entfernung der Vergaser-Luftfilter beim Viernockenwellen-Motor zusätzliche 5 PS bringt!

Natürlich ist der Carrera auch in seiner jetzigen Ausführung in der 1600er Gran Turismo-Klasse praktisch unschlagbar, aber da die Veranstalter das wissen, ziehen sie die 1600 ccm meist mit der 2 Liter-Kategorie zusammen, in der bekanntlich die Maserati und Alfa Romeo-Super Sprint von Zagato usw. zu finden sind. Mit einem Gran Turismo-Carrera, wie er uns vorschwebt, müßte Porsche sich ein Dauer-Siegesabonnement in dieser Klasse sichern können. *H. U. W.*

Der einzige Ausweg?

Der A. v. D. hat sich entschieden. Deutschlands Großer Preis wird 1956 für Sportwagen ausgeschrieben. Damit finden in diesem Jahr zwei Großveranstaltungen für Sportwagen auf dem Nürburgring statt, und wenn man das Eifelrennen dazu rechnet, sind es sogar drei.

Von diesen drei Veranstaltungen übt der traditionelle Große Preis naturgemäß auf das breite Sportpublikum die größte Anziehungskraft aus.

Drei Sportwagenrennen stehen zur Auswahl zur Verfügung, also gehen wir zum Großen Preis!, werden sich die Leute sagen. Damit aber gerät rein publikumsmäßig sehr wahrscheinlich eine Veranstaltung ins Hintertreffen, die wir als das deutsche Sportwagenrennen überhaupt bezeichnen möchten. Es ist das 1000 km-Rennen des ADAC, das für den 27. Mai angesetzt ist.

Hier geht es nun keinesfalls um eine Auseinandersetzung mit den sportlichen Verdiensten der beiden deutschen Automobil-Clubs — uns ist der eine so lieb wie der andere — sondern um den Automobilsport überhaupt.

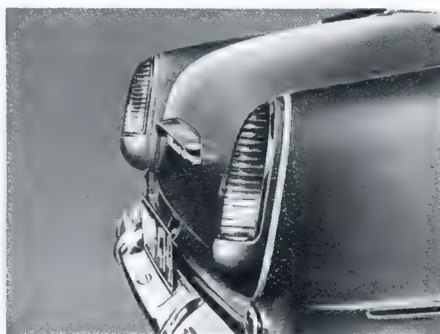
Unter den automobilistischen Sportarten bezeichnet man die Grands Prix für Rennwagen

6 P 012

Schönheit -
die Ihrer **Sicherheit** dient



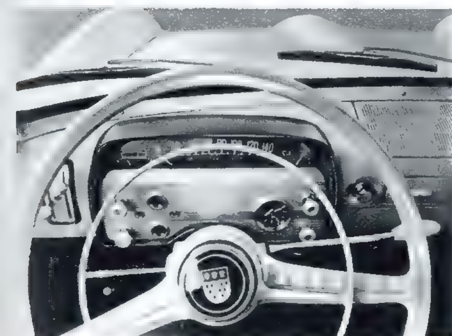
Allein der TAUNUS 15 M bietet in der 1,5 l-Klasse vorgezogene Scheinwerferblenden. Sie sind elegant und halten nach oben gerichtete Streustrahlen ab. Das ist eine große Erleichterung bei Fahrten im Nebel.



Markante Heckleuchten kombinieren Blink-, Stopp- und Schlußlichter. Diese auffallenden Schlußpunkte des 15 M sind nicht zu übersehen. Sie dienen Ihrer Sicherheit – und der anderer Verkehrsteilnehmer.



Zuverlässige Sicherung der Türen. Die eleganten Türen werden durch einen Sternriegelverschluß dreifach gesichert. Die inneren Türöffner liegen, geschützt gegen zufällige Betätigung, in die Armlehnen eingebettet.



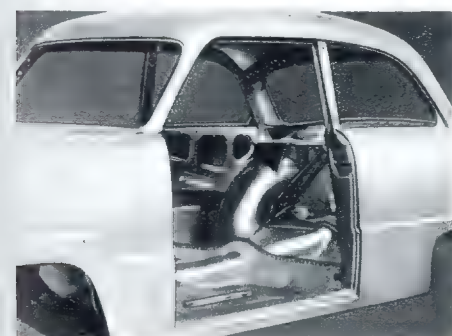
Im Blickfeld des Fahrers konzentriert sind alle Instrumente der schönen Armatur. Klar erkennbar sind die Kontrolleuchten, alle Bedienungsknöpfe liegen griffnah. – Eine Besonderheit ist der Tageskilometerzähler.



Allseitensicht bieten die gewölbte Front- und Heckscheibe, die breiten Seitenfenster. Die günstige Sitzhöhe des Fahrers ergibt einen hervorragenden Sichtwinkel zur Fahrbahn und freie Sicht auf alle vier Kotflügel.



Sicht auch bei Regen und Schnee: Die gleichlaufenden, elektrisch angetriebenen Scheibenwischer halten dieses breite Feld samt der Scheibenmitte frei. Abgestellt liegen sie an der Unterkante der Scheibe.



Doppelt hält besser – und doppelt sind die Wände der TAUNUS 15 M-Karosserie. Ganz aus Stahl in selbsttragender Bauweise hergestellt, umschließt sie die Insassen so sicher wie die Nußschale ihren Kern.



Drei Blinker für jede Fahrtrichtung, durch einen Fingertipp betätigt, geben deutlich – vorn, hinten, seitlich – Ihre Fahrabsicht bekannt. Überdies sind die vorderen Blinker so angeordnet, daß sie auch von der Seite her zu sehen sind. – Nach der Kurve stellen sich die Blinker automatisch wieder ab. Die Blinker an den Mittelstreben können zudem – einzeln geschaltet – als stromsparende Parkleuchten verwendet werden.

Ihrer Sicherheit zuliebe sind im TAUNUS 15 M Ecken und Kanten vermieden . . .
ist das Armaturenbrett vor dem Beifahrer glatt, gewölbt und abgerundet . . .
ist das Zwei-Speichen-Lenkrad elastisch . . . ist die Frontscheibe aus wertvollem Mehrschichtglas.

Mehr – viel mehr zeigt Ihnen eine unverbindliche Probefahrt!

Das Automobil Ihrer Wünsche - gebaut von **FORD**

als die Könige des Sportes, wenn auch die allgemeine Entwicklung mehr zum Sportwagen hin tendiert.

Für das breite Publikum sind die Rennwagen-Grands Prix ohne Zweifel das automobilsportliche Spektakel. Nun hat der A. v. D., dem die Durchführung des deutschen Wertungslaufes für die Automobilweltmeisterschaft anvertraut ist, gerade im Krisenjahr 1955 wenig Verantwortungsbewußtsein und Mut gezeigt, als er den deutschen Grand Prix absagte. Der ADAC dagegen tat sehr viel für den Sport, als er trotz der allgemeinen Lage ein 500 km-Rennen für Sportwagen veranstaltete, dessen sportlicher Wert unbestritten ist.

Für 1956 wären nun das 1000 km-Rennen für Sportwagen und der Große Preis für Rennwagen ein Programm gewesen, das gewiß seine Anziehungskraft nicht verfehlt hätte, und auch sportlich und technisch interessant gewesen wäre.

Wie man nun allgemein hört, argumentiert der A. v. D. seine Entscheidung mit der augenblicklichen ungünstigen Situation im Rennwagensport, in der höchstens 16 Formel 1-Rennwagen zur Verfügung stünden und deshalb die Erwartungen, die man an einen Grand Prix stelle, nicht erfüllt werden könnten.

Gewiß sind es nur 16 Rennwagen, die mit Sicherheit am Start zu erwarten sind, aber war es denn 1950/51/52 und 53 anders? Und wurde uns damals vielleicht weniger interessanter Sport geboten? Wohl kaum. Erinnern wir uns nur an die grandiose Fahrt der Ascari, Fangio, Gonzalez und Farina.

Vielleicht ist aber die wirkliche Ursache darin zu suchen, daß 1956 keine konkurrenzfähigen deutschen Rennwagen dabei sein werden? Sie waren es damals auch nicht. Aber hat man gerade 1955 nicht diesen deutschen Rennwagen die Möglichkeit eines Kampfes gegen die italienische Konkurrenz auf dem aufschlußreichen Nürburgring genommen?

Wenn nun 1956 die Mercedes-Benz fehlen, so wäre der Große Preis deshalb doch nicht weniger wertvoll. Es sei hier nur an Fangio und Moss erinnert, die diesmal wirklich ohne Direktiven fahren. Nun wird man sagen, das Duell Fangio contra Moss kann ja auch im Sportwagen stattfinden. Ganz richtig; aber im Sportwagen ist es bei einem Rundstreckenrennen nicht so aufschlußreich wie im Rennwagen. Die Leistungsverhältnisse sind im Rennwagen nahezu gleich, im Sportwagen jedoch sehr viel unterschiedlicher. Das deutsche Publikum hätte die Möglichkeit gehabt, beim 1000 km-Rennen Fangio und Moss im Sportwagen gegeneinander kämpfen zu sehen, und beim Großen Preis auch im Rennwagen. Ganz abgesehen davon sind die neuen Lancia-Rennwagen in Deutschland bis dato nicht gestartet. Sie haben inzwischen in der Hand Enzo Ferraris eine bemerkenswerte Weiterentwicklung erfahren und stellen zur Zeit die stärkste Waffe der Scuderia Ferrari gegen die Maserati dar. Darüber hinaus hätte auch die Möglichkeit bestanden, die neuen englischen Vanwall, BRM und Connaught auf dem Ring zu sehen. Es ist zwar bis heute noch nicht überzeugend bewiesen, ob sie eine wirkliche Konkurrenz für die Italiener darstellen, lediglich der Connaught konnte ein einziges Mal die Maserati überzeugend schlagen, aber gerade hier hätte der Nürburgring die noch fehlenden Aufschlüsse vermitteln können. Immerhin sitzen in den BRM und Vanwall Fahrer wie Hawthorn und Trintignant, die beide für Überraschungen gut sind. Um nun für das deutsche Publikum einen gewissen Anreiz zu geben, hätte man Maserati oder Ferrari vorschlagen sollen, Hans Herrmann oder Karl Kling einen Wagen zur Verfügung zu stellen. Wir glauben nicht, daß dieses Ansinnen auf Ablehnung gestoßen wäre.

Die Entscheidung ist nun einmal gefallen. Ob sie gut war, wird sich herausstellen, wir sind jedoch der Meinung, daß man so weder dem ADAC noch der Nürburgring GmbH. noch letzten Endes dem deutschen Sportpublikum einen Gefallen erwiesen hat, schon gar nicht aber dem Grand Prix-Sport. Wenn sich nun der ADAC nicht noch entschließen kann, wenigstens beim Eifelrennen die Formel 1-Rennwagen laufen zu lassen, dann haben wir 1956 kein einziges Rennwagenrennen, dem eine einigermaßen sportliche Bedeutung zugestanden werden kann. Und das ist mehr als traurig. Drei Sportwagenrennen innerhalb von drei Monaten tragen sich rein publikumsmäßig auf dem Nürburgring in keiner Weise.

Frankreich, Italien und England veranstalten alljährlich mehr als ein großes Formel 1-Rennen. Nur Deutschland, das immerhin die erfolgreichsten Rennwagen der Welt hervorbrachte, kann es sich anscheinend leisten, auf das einzige bedeutende Rennwagenrennen, das es in der Nachkriegszeit hier noch gegeben hat, zu verzichten. Die Ursache hierfür liegt einzig und allein bei den verantwortlichen Organisatoren.

Mit dem Großen Preis von Deutschland für Rennwagen der Formel 1 und einem internationalen Rennen für Rennsportwagen bis 1500 ccm mit Porsche, Maserati, Ferrari, Borgward und EMW als Einleitung, hätte jedenfalls auch der A. v. D. eine sportlich wertvolle Veranstaltung aufziehen können. *Gümo*

Sind unsere heutigen Motoren anspringfreudig?

Nach den Ergebnissen der diesjährigen ADAC-Wintersternfahrt (siehe Heft 5, Seite 28) muß man diese Frage, soweit es die Wagen anbetrifft, verneinen, sind doch von den insgesamt geprüften 82 Wagen 37, das sind 45%, nicht angesprungen, jedenfalls nicht innerhalb der festgesetzten Zeit von 3 Minuten, während sich bei den Motorrädern und Kabinenrollern ein wesentlich günstigeres Ergebnis zeigte. Hier waren es von 83 Teilnehmern nur 8, d. h. 9,7%, die die Prüfung nicht bestanden.

Die Bedingung lautete, daß jedes Fahrzeug innerhalb von 3 Minuten aus dem kalten Zustand mit den serienmäßig vorgesehenen Startvorrichtungen angelassen und anschließend über eine Strecke von 10 Meter mit dem Motor gefahren werden mußte. Die Prüfung wurde auf dem zugefrorenen Eibsee durchgeführt, auf dem die Fahrzeuge nach Beendigung der Bergprüfung am Vortage abgestellt worden waren. Außer der serienmäßigen Ausrüstung der Motoren mit Startvergasern oder Luftklappen waren keine zusätzlichen Anlaß-Hilfsgeräte oder Vorwärm- bzw. Warmhalteeinrichtungen erlaubt. Lediglich die Batterien durften mit wärmeisolierendem Material geschützt werden, ihre Spannung und Kapazität dagegen mußte der serienmäßigen Ausstattung entsprechen und auf diesen Punkt wurde bei der technischen Abnahme mit besonderem Augenmerk geachtet.

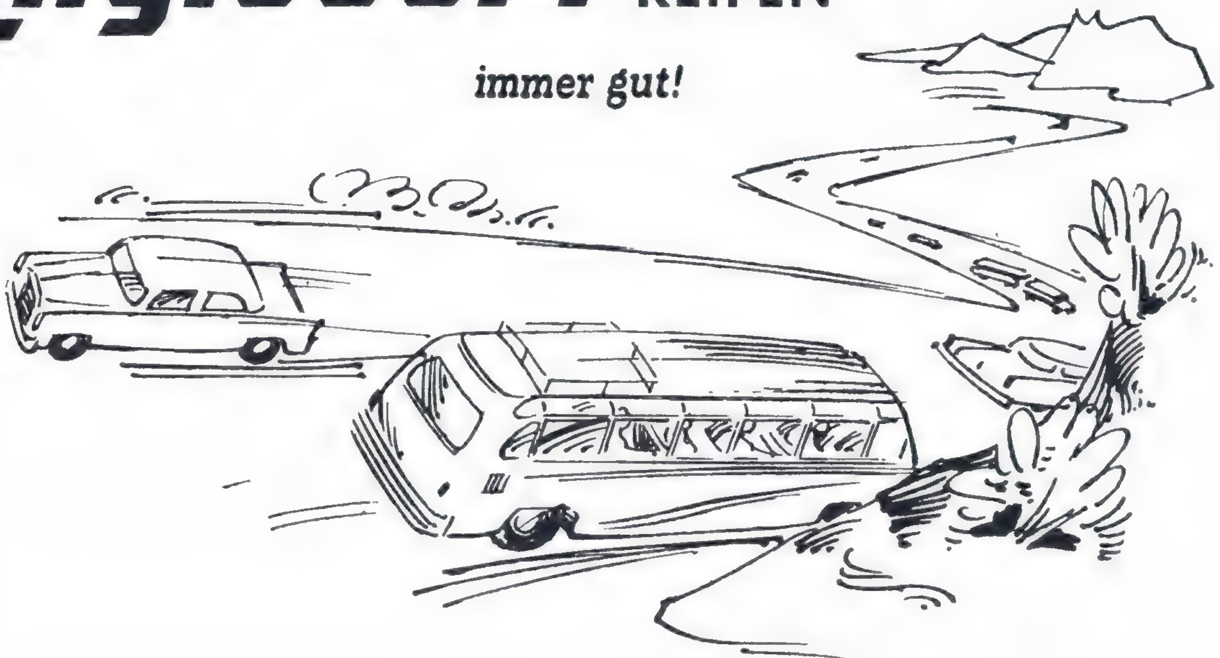
Die eingangs genannten Zahlen über den Prozentsatz der Wagen, deren Motoren nicht in der vorgeschriebenen Zeit ansprangen, wirken alarmierend. Sie mögen auch nicht in Einklang stehen mit den Erfahrungen der täglichen Praxis, gehören doch Anlaß-Schwierigkeiten, bedingt durch winterliches Wetter, in unseren Regionen heute nicht mehr zu den alltäglichen Erscheinungen. Nun, man muß hierbei berücksichtigen, daß gerade in den Tagen und vor allem in den Nächten der Winterprüfung erhebliche Kälte herrschte. Die tiefste Temperatur während der Nacht vor der Startprüfung wurde immerhin mit — 28° C auf dem Eibsee gemessen, eine Temperatur, die, vor allem in den Städten, doch nur ganz vereinzelt vorkommt. Waren also die Temperaturbedingungen bei der Prüfung scharf, vielleicht schärfer als in der Praxis allgemein, so darf auf der anderen Seite nicht vergessen werden, daß die Wettbewerbsteilnehmer auf die Kalt-Start-Prüfung gefaßt waren und die Absicht, hierbei nicht „aufzufallen", möge aus der Feststellung erkannt werden, daß sich die Starter-Batterien vorwiegend in einem guten und gepflegten Zustand befanden, wie sich bei der Fahrzeug-Abnahme zeigte. Auch an einem vernachlässigten Allgemeinzustand des Motors dürfte bei Wettbewerbsfahrzeugen der Grund für das schlechte Anspringen nicht zu suchen sein. Es müssen andere Ursachen hierfür vorliegen. Bevor jedoch den Gründen nachgegangen wird, soll mit einigen Worten über die Ursache der bei Kälte auftretenden Anlaß-Schwierigkeiten gesprochen werden. Die Tatsache, daß mit abnehmender Temperatur unsere Verbrennungsmotoren schlechter anspringen, liegt im wesentlichen an zwei Erscheinungen:

1. Mit abnehmender Temperatur wird die für das Anspringen erforderliche Mindestdrehzahl des Motors nicht mehr erreicht,
2. mit abnehmender Temperatur wird die Bildung eines zündfähigen Kraftstoff-Luftgemisches erheblich schwieriger.

Voraussetzung für einen sicheren Kalt-Start ist es, daß beiden vorgenannten Bedingungen Rechnung getragen wird. Es nutzt nichts, wenn der Motor zwar genügend rasch durchdreht, aber kein zündfähiges Gemisch erhält und umgekehrt, es nutzt das beste Gemisch nichts, wenn der Motor gar nicht oder zu langsam durchdreht.

Die unter 1. genannten Schwierigkeiten sind in erster Linie auf das Schmieröl zurückzuführen. Bekanntlich nimmt die Zähigkeit des Öles mit abnehmender Temperatur stark zu. Die Folge ist, daß alle geschmierten, d. h. alle im Motor bewegten Teile wie Kurbelwelle und Kolben, mehr oder weniger festkleben und dadurch nur schwer durch den Anlasser bewegt werden können. Obwohl in den letzten Jahren erhebliche Erfolge erzielt worden sind in der Richtung, Öle zu schaffen, die einen verhältnismäßig flachen Viskositäts-Verlauf aufweisen, deren Viskositätsunterschied also bei Wärme und Kälte so gering wie möglich ist, und die auch bei Wärme, wenn sie sehr dünnflüssig sind, noch eine genügende Schmierfähigkeit aufweisen, so tritt bei extrem niedrigen Temperaturen doch ein merkliches Kleben der bewegten Motorteile ein, die dem Anlasser die Durchdreharbeit sehr erschweren. Bei der Start-Prüfung trat diese Erscheinung auf, obwohl die weitaus meisten Fahrer die dünnsten im Handel befindlichen Öle der Gradation SAE 10 und SAE 10/30, das sogenannte Allwetter-Öl, verwendeten. Kommt nun noch der bekannte Abfall der Batterie-Kapazität hinzu, der ebenfalls eine Folge der Kälte ist, so wird das Durchdrehen des Motors noch weiter erschwert, und wenn nicht nach kurzer Zeit die ersten Zündungen gelingen, dann ist das Spiel bald aus, die Batterie „stirbt". Dann hilft nur Anschleppen oder Anschieben, nachdem — leider — fast alle Autohersteller auf die Möglichkeit des Ankurbelns mit der bewährten Andrehkurbel verzichtet haben.

Die zweite Grundbedingung für das Anspringen des Motors ist die Bildung eines zündfähigen Kraftstoff-Luftgemisches. Auch hierbei bereitet



die Kälte große Schwierigkeiten. Bekanntlich wird das Kraftstoff-Luftgemisch im Vergaser gebildet und die Mischung gelingt um so leichter, je wärmer Kraftstoff und Luft sind. Ein wirkliches „Vergasen" des Kraftstoffes tritt im übrigen im Vergaser selbst fast nie ein, da beispielsweise Benzin erst bei Temperaturen von 40° C und mehr zu vergasen beginnt — die Hauptbestandteile des Benzins bei noch viel höheren Temperaturen — so daß also der Kraftstoff im Vergaser nur vernebelt und aufbereitet wird. Dieser Vorgang erfolgt um so intensiver, je rascher der Motor vom Anlasser durchgedreht wird. Die Gemischbildung hängt also von den Eigenschaften des Öles nicht unerheblich ab. Aber selbst wenn es zu einer Zerstäubung des Kraftstoffes und zu einer Gemischbildung im Vergaser gekommen ist, spielt uns die Kälte einen Streich dergestalt, daß das eben erst gebildete Gemisch an den kalten Wänden des Ansaugrohres und des Zylinders in Tropfenform niederschlägt und somit für die Verbrennung und Arbeitsleistung ausfällt. Hier muß Abhilfe durch ein gegenüber dem Betrieb in warmem Zustand *angereichertes* Kraftstoff-Luftgemisch geschaffen werden. Hierzu gibt es verschiedene Wege.

Wagentyp	Batterie	Anlasserleistung	Verdichtung	An Startprüfung teilgenommen	Startprüfung bestanden	Beste Startzeit
Goggomobil T 300	6 V 40 Amp. st.			4	1	0:37,4
Maico-Champion 400	6 V 50 Amp. st.			1	–	
Lloyd 400	6 V 50 Amp. st.		1:6,85	1	–	
Lloyd 600	6 V 62 Amp. st.	0,4 PS	1:6,6	2	–	
Goliath 700	6 V 84 Amp. st.	0,4 PS	1:7,7	2	–	
DKW 3-6	6 V 75 Amp. st.	0,4 PS	1:6,5	10	9	0:26,4
Volkswagen	6 V 70 Amp. st.	0.4 PS	1:6,6	7	2	1:16,0
Simca-Aronde	12 V 40 Amp. st.			2	1	1:42,8
Fiat 1100 TV	12 V 28 Amp. st,	0,5 PS	1:6.5	1	–	
Ford 12 M	6 V 75 Amp. st.	0,6 PS	1:6,8	1	–	
Ford 15 M	6 V 84 Amp. st.	0,6 PS	1:7	5	1	2:04,4
Opel Rekord	6 V 84 Amp. st.	0,6 PS	1:6,5	6	2	1:10,1
Borgward-Isabella	6 V 84 Amp. st.	0,6 PS	1:6,8	5	4	1:18,0
Peugeot 403	12 V 58 Amp. st.			1	–	
Porsche 1300	6 V 84 Amp. st.	0,4 PS	1:6,5-8,2	9	8	0:58,8
Porsche 1500	6 V 84 Amp. st.	0,4 PS	1:6,5-8,2	9	5	0:33,8
Porsche 1600	6 V 84 Amp. st.	0,4 PS	1:6,5-8,2	2	2	0:51,0
Alfa Romeo 1300	12 V 30 Amp. st.		1:8	1	–	
Mercedes 190 SL	12 V 56 Amp. st.	0,8 PS	1:8,5	3	2	0:51,8
Mercedes 180	6 V 70 Amp. st.	0,6 PS	1:6,7	1	1	2:51,4
Mercedes 180 D	12 V 84 Amp. st.	1,8 PS	1:19	4	3	1:31,8
Mercedes 170 SD	12 V 84 Amp. st.	1,8 PS	1:19	1	–	
Alfa Romeo 1900	12 V 38 Amp. st.		1:7,5	1	–	
Mercedes 220	6 V 84 Amp. st.	0,6 PS	1:6,5	2	–	
Opel Kapitän	6 V 84 Amp. st.	0,8 PS	1:7	1	1	1:09,6

Der einfachste ist das Überschwemmen des Vergasers, wie es die Motorradfahrer heute noch vorwiegend durch „Tupfen" machen. Ähnlich kann man bei Motoren mit Beschleuniger-Pumpe vorgehen, indem man mit dem Gaspedal „pumpt", jedoch ist das Verfahren nicht unbedenklich, da leicht zu viel des Guten getan wird. Die genaue Dosierung ist schwierig zu handhaben und im Nu ist der Motor „versoffen". Besser ist es, die Luftklappe (Choke) zu ziehen, sofern der Vergaser mit einer solchen ausgerüstet ist. Hierdurch wird die Luftzufuhr gedrosselt und das Gemisch fetter, so daß der Motor ein einigermaßen richtiges Gemisch erhält, selbst wenn ein Teil des Kraftstoffes an den kalten Wänden niederschlägt. Heute verwendet man überwiegend sogenannte Start-Vergaser, die einen, wenn auch funktionsmäßig vollständig getrennten Teil des Vergasers bilden. Der Startvergaser wird, ähnlich wie die Luftklappe, mittels Bowdenzug eingeschaltet. Er kann indessen nur arbeiten, wenn die Drosselklappe des Hauptvergasers vollständig geschlossen ist. Hieraus folgt, daß es grundätzlich falsch ist, beim Anlassen das Gaspedal, und sei es auch nur wenig, herunterzutreten. Und hierin ist ohne Zweifel einer der Gründe zu sehen, warum mancher der geprüften Motoren bei der Kalt-Start-Prüfung auf dem Eibsee nicht angesprungen ist. Es konnte beobachtet werden, daß einige Fahrer, obwohl man Wettbewerbsteilnehmer doch für Sachkenner auf diesem Gebiet halten sollte, wilde Tänze auf dem Gaspedal aufführten, dazu noch, man soll es kaum glauben, heftig mit dem Startvergaserzug hin und her pumpten und dann auf den gequälten Motor schimpften, weil er auf diese Mißhandlung mit Nichtanspringen reagierte. So ist vor allem zu erklären, warum Motoren gleichen Typs unter der Hand erfahrener und ruhiger Fahrer einwandfrei ansprangen, während sie bei anderen „keinen Ton" sagten.

Nun soll damit aber nicht gesagt sein, daß der große Prozentsatz der nicht angesprungenen Motoren vorwiegend auf das unsachgemäße Verhalten der Fahrer zurückzuführen sei. Sie bildeten den kleinsten Teil der Gründe, so daß auch von seiten der Motorhersteller sicher noch mancherlei zu tun übrig bleibt, um in Zukunft ein sicheres Anlassen zu gewährleisten.

Es soll versucht werden, zu ermitteln, auf welche Gründe im einzelnen und bei den jeweiligen Typen das schlechte Anspringen möglicherweise zurückzuführen ist.

Am schlechtesten haben bei der Startprüfung die ausländischen Motoren abgeschnitten, das sei zum Trost für unsere Industrie festgestellt. Zwar waren nur 6 ausländische Fahrzeuge vertreten und von diesen hat nur einer die Startprüfung bestanden. Übereinstimmend konnte festgestellt werden, daß diese Motoren durch den Anlasser nur ganz langsam durchgedreht wurden, so daß von vornherein kaum Aussicht auf Anspringen bestand. Nach kurzer Zeit waren die Batterien so erschöpft, daß der Anlaßversuch aufgegeben werden mußte.

Ganz im Gegensatz dazu standen die DKW-Wagen, die nach kurzer Zeit ansprangen und sogleich angefahren werden konnten. Hier bestanden von 10 Wagen 9 die Prüfung ohne Schwierigkeit, wobei als kürzeste Zeit zwischen Einsteigen in den Wagen und Überfahren der 10 Meter-Linie 26,4 Sekunden gestoppt wurde, fürwahr eine Leistung, die besonders hervorgehoben zu werden verdient. Man muß indessen berücksichtigen, daß dieser Erfolg im wesentlichen in der Bauart des Motors als Zweitakter zu suchen ist, dessen Gemisch-Schmierung den Einfluß der Zähflüssigkeit des Öles weitgehend ausschaltet und infolge der dadurch ermöglichten hohen Anlaßdrehzahl eine gute Kraftstoff-Luft-Gemischbildung erreichen läßt.

Günstige Resultate erzielten aus dem gleichen Grunde auch andere Zweitaktmotoren wie Goggomobil, während Lloyd und Goliath, trotz der Zweitakter-Bauart, schlecht abschnitten. Möglicherweise ist hier die Bemessung von Batterie und Anlasser nicht glücklich für die Verhältnisse bei tiefen Temperaturen gewählt. Es fiel auf, daß Goliath, nachdem der Motor durch den Anlasser fast gar nicht durchgedreht wurde, nach ganz kurzem Anschieben, nach etwa einem Meter, einwandfrei ansprang.

Bei den mittelschweren Wagen zeigte sich VW recht unterschiedlich, was sicherlich zum Teil auf ungeschickte Bedienung zurückzuführen ist. Der in der Bauart dem VW ähnliche Porsche zeigte bessere Ergebnisse. (VW 72%, Porsche 25% nicht angesprungen.) Es darf vermutet werden, daß hier außer einem größeren Geschick der meist versierten Fahrer dieser Fahrzeuggattung der Umstand eine wesentliche Rolle spielt, daß durch die Zwei-Vergaser-Anordnung bei Porsche die Ansaugwege gegenüber der in dieser Beziehung besonders ungünstigen Bauart bei VW erheblich kürzer sind und somit der Gefahr des Niederschlagens von Kraftstoff an den kalten Saugrohr-Wänden wirksam entgegentreten.

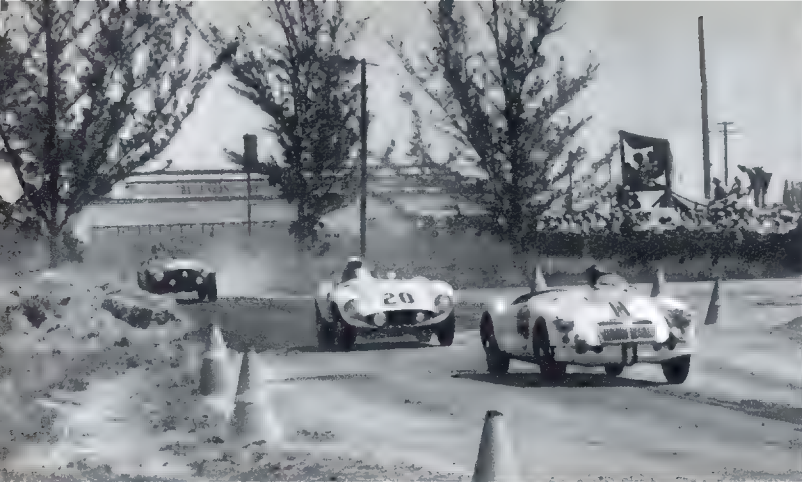
In der Klasse bis 1600 ccm erwies sich Borgward in der Anspringfreudigkeit seinen Konkurrenten gegenüber überlegen, wenn auch die Zeiten von DKW bei weitem nicht erreicht wurden. Während die Diesel-Fahrzeuge von Daimler-Benz nicht schlecht abschnitten, obwohl die Zeiten, bedingt durch das Anlaß-Glühen, recht hoch und zum Teil an der oberen Grenze lagen, waren die Vergaser-Motoren des gleichen Werkes, abgesehen vom Typ 190 SL, der zum Teil nur knapp ausreichte, nicht zufriedenstellend.

Aus nebenstehender Tabelle sind die Ergebnisse zu ersehen. Vergleichsweise sind in der Tabelle die Batteriekapazität in Ampèrestunden, die Anlasserleistung in PS und das Motor-Verdichtungsverhältnis eingetragen.

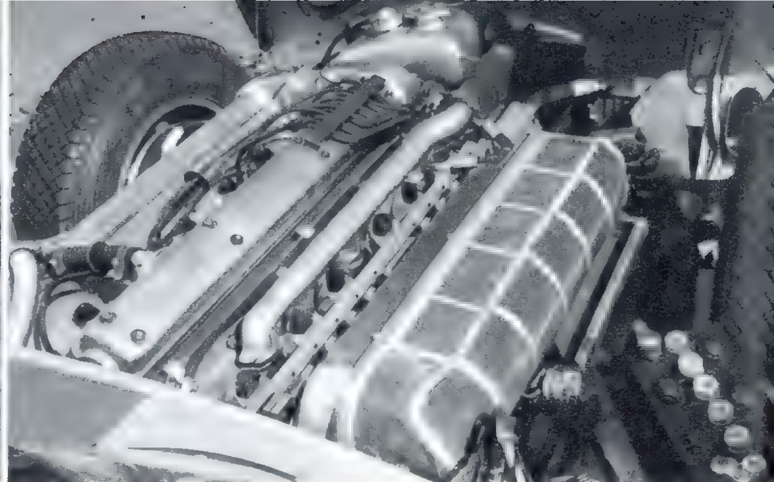
Auffallend ist hierbei, daß die Anspringfreudigkeit bei Opel-Rekord und Ford-Taunus 15 M gegenüber Borgward-Isabella schlechter ist, obwohl gleiche Anlasser und gleiche Batterien bei allen drei Typen verwandt werden. Das schlechte Ergebnis bei Mercedes 220 könnte vielleicht darauf zurückgeführt werden, daß dieser Typ nur mit der gleichen elektrischen Ausrüstung versehen ist wie die vorgenannten Typen der Mittelklasse.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der Kaltstart-Wettbewerb anläßlich der 13. Wintersternfahrt wertvolle Erkenntnisse über das Anspringverhalten der Motoren und die Bedienung durch die Fahrer erbracht hat. Es ist erstaunlich, daß das vom Verfasser bereits vor dem Kriege in erster Linie für die Luftfahrt entwickelte „Kaltstartverfahren mit Schmierstoff-Verdünnung" keine weitere Beachtung in der Kraftfahrt gefunden hat. Ohne Zweifel wäre bei Anwendung dieses Verfahrens, das seit der generellen Einführung bei der Luftwaffe zu den anerkannten Regeln der Technik gehört und daher keinen Verstoß gegen die Ausschreibung der Sternfahrt bedeutet hätte, das Anspringen aller Motoren gewährleistet gewesen, es sei denn, daß motorseitig oder seitens der Batterie Funktionsstörungen vorgelegen hätten.

Dr.-Ing. Helmut Schmachtenberg



Die Rundstrecke von Sebring ist eine Kombination von breiten Flugzeugrollbahnen und engen Verkehrsstraßen. Hier ein Wagen vom MG-Team, das den Mannschaftspreis gewann, vor Phil Hill auf Ferrari, während des Rennens.



Die Jaguar Cars Ltd. in Coventry hat für Sebring diesen 3,5 Liter-Motor mit Benzineinspritzung entwickelt, der nach links geneigt in das D-Typ-Chassis montiert wurde. Die Einspritzanlage ist zum Schutz gegen Staub mit einem Drahtnetz abgedeckt.

Fortsetzung von Seite 25

fahren wird, dazu sind anscheinend besondere Vorbereitungen notwendig. Hoffen wir, daß dieses schöne Automobil, das in aller Welt Bewunderung erregt, in diesem Jahr noch eine bessere Demonstration geben kann, als es in Sebring der Fall war.

Zum Abschluß noch ein Wort über die Corvetten: schon im Januar nahm Chevrolet unter der Leitung von John Fitch seine Vorbereitungsarbeit für das 12 Stunden-Rennen auf. Das Debüt dieser amerikanischen Corporation im Automobilsport war allgemein von größtem Interesse, es ist nur bedauerlich, daß Ford dem Rennen fernblieb. Sechs Corvetten waren am Start. Fünf davon entsprachen dem Standard-Modell mit dem 4,3 Liter V8-Motor von 225HP, nur Fitchs Wagen war eine Spezial-Version, ausgerüstet mit einem 5,2 Liter-Motor, der bei 6200 U/min 280 HP abgab. Er hatte u. a. ein Viergang-Z.F.-Getriebe und turbogekühlte Bremsen. Drei Corvetten standen das Rennen durch, und zwar mit Fitch in 9. und den beiden anderen in 15. und 23. Position. Der Wagen erschien uns im Rennen unbeweglich, wuchtig und schwer zu manövrieren, besonders in den Kurven. Aber für seinen ersten Start hinterließ er trotzdem keinen schlechten Eindruck. Nach dem Rennen erklärten die Chevrolet-Leute sehr freimütig: „Wir haben eine Menge zu lernen bei dieser Art von sportlichen Wettbewerben!"

In der Tat, das schönste Kompliment, das Amerikas größte Automobilfabrik den europäischen Sportinteressenten machen konnte, und ein Auftrieb in einer für den Automobilsport gerade in Europa kritischen Zeit.

Bernard Cahier

Ergebnisse:

1. Fangio/Castellotti (Arg./Ital.), Ferrari, 194 Runden = 1632,39 km = 135,3 km/st
2. Musso/Schell (Ital./USA), Ferrari, 192 Rd.
3. Sweikert/Ensley (USA), Jaguar, 186 Rd.
4. Salvadori/Shelby (Engl./USA), Aston-Martin, 186 Rd.
5. Behra/Taruffi (Frankr./Ital.), Maserati, 186 Rd.
6. Herrmann/Graf Trips (Deutschland), Porsche, 182 Rd.
7. McAfee/Lovely (USA), Porsche, 179 Rd.
8. Mena/Gonzales (Argentinien), Jaguar, 176 Rd.
9. Fitch/Hangen (USA), Chevrolet-Corvette, 176 Rd.
10. Rubirosa/Puely (USA), Ferrari, 172 Rd.

Klassensieger:
Über 3 Liter: 1. Fangio/Castellotti (Ferrari)
bis 3 Liter: 1. Salvadori/Shelby (Aston-Martin)
bis 2 Liter: 1. Rubirosa/Puely (Ferrari)
bis 1500 ccm: 1. Herrmann/Trips (Porsche), 2. McAfee/Lovely (Porsche)
Indexwertung: 1. Herrmann/Trips (Porsche).
Stand der Wertung für den Coupe des Constructeurs:
1. Ferrari, 14 Pkt.; 2. Maserati, 10 Pkt.; 3. Jaguar, 4 Pkt.; 5. Mercedes-Benz und Porsche, je 1 Pkt.

Vorschläge für Straßenschilder

Zeichnungen: Leihberg



„Hallo, Meister! Schau'n Sie sich das Schild mal genau an!"



„Mann, die Ziege hat doch recht! Für die ist hier ja gar kein Übergang vorgesehen."



„Das hat man nun davon: jetzt fühlen sie sich noch im Recht."



„Steckt doch mehr hinter den neuen Verkehrsschildern, als man im ersten Moment vermutet."

Fachleute unerwünscht

Der folgende Zeitungsartikel („Deutsche Woche" vom 28. 3. 1956), den uns ein Leser freundlicherweise übersandte, scheint uns so treffend und interessant, daß wir ihn hiermit ungekürzt zum Abdruck bringen.

„Wir können ganz offen reden, meine Herren, denn die Presse ist ja nicht anwesend!" — Mit dieser originell-demokratischen Richtlinie begann am 14. März der zweite Teil der „Verkehrssicherheits-Konferenz" in Bad Godesberg, in der es „unter Ausschluß der Öffentlichkeit", die es im Prinzip allerdings allein betrifft, zu der Empfehlung an den Bundesverkehrsminister kam, den Gesetzentwurf über die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auszuarbeiten.

Ja, man wollte überhaupt so „unter sich" sein, daß man sogar auf die Anhörung von Sachverständigen verzichtete, obwohl diese zu dem Thema Geschwindigkeitsbegrenzungen sicher nicht wenig zu sagen gehabt hätten.

Darüber könnten wir uns beinahe noch wundern: Denn immerhin — und das dürfte allgemein einleuchtend sein — ist die Lösung von Verkehrssicherheitsfragen, und dazu gehören zweifellos auch Geschwindigkeitsbegrenzungen, eine Aufgabe für Fachleute. Nur sie können das Für und Wider richtig gegeneinander abwägen und entscheiden, ob Geschwindigkeitsbegrenzungen einen Sinn haben oder ob man sie durch andere Maßnahmen ersetzen kann. Diese Fachleute wurden jedoch — wir sagten es bereits — an der Beratung über die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht beteiligt. Nun wird man sich mit Recht fragen, wer denn an ihrer Stelle über ein so spezielles Fachgebiet beraten und Beschluß gefaßt hat. Nun, das waren Staatssekretäre, Ministerialdirigenten, Senatoren und ähnlich hohe Beamte, höchst ehrenwerte Männer also, denen es außer an der Sachkenntnis an nichts mangelt.

Kein Generaldirektor eines großen Betriebes würde sich anmaßen, über die Köpfe seiner Abteilungsleiter hinweg Entscheidungen zu treffen. Hier aber setzten sich die „Verantwortlichen" — auf dieses Wort werden wir noch zurückkommen — über die wohlbegründete Meinung von Polizeipräsidenten, Verkehrsjuristen, Automobilklubs und anderer Fachorganisationen hinweg, die ihnen schon seit geraumer Zeit in Form von Denkschriften, Gutachten und verantwortlichen Äußerungen bekanntgeworden war. Oder sollte dieses beratende Gremium über stärkere Argumente als die Fachleute verfügt haben?

Leider läßt sich diese Frage nicht bejahen, denn was Staatssekretär Prof. Brandt, Ministerialdirigent Straulino, um nur die exponiertesten Verfechter der Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzustellen, an Argumenten vorbrachten, war mehr „gefühlsbetont" als fachlich unterbaut. Professor Brandt beispielsweise berief sich auf die guten Erfahrungen, die man in England mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen gemacht habe und stützte sich in der Hauptsache jedoch auf die „Volksmeinung", die gebieterisch die Geschwindigkeitsbegrenzungen fordere. Ministerialdirigent Straulino strapazierte hingegen mit bajuwarischem Temperament die Statistik und verglich sich und seine Beamten mit Windhunden, die erfolglos, wenn auch mit hängender Zunge, hinter dem elektrischen Hasen der Geschwindigkeitsbegrenzungen herliefen . . .

Kein Wunder also, daß mit solchen Begründungen kein einheitliches Meinungsbild über die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erzielen war. Der Vertreter des Landes Hessen enthielt sich klugerweise der Stimme, und mit Ausnahme des Landes Nordrhein-Westfalen, dessen Vertreter, Professor Brandt, autorisiert war, generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen einschließlich der Autobahnen (!) zu fordern, stimmte kein anderes Land der Vorlage ohne wesentliche Vorbehalte zu.

Nun wird man sich fragen, wieso es dann doch noch zu einem Abstimmungsergebnis kam, das den Verfechtern der Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Siege verhalf. Nun, das lag ganz einfach daran, daß auf der Verkehrssicherheitskonferenz in Bad Godesberg keine fachliche, sondern eine politische Entscheidung gefällt wurde. Den „Verantwortlichen" — womit wir bei dem bereits angekündigten Stichwort angelangt wären — schien es nämlich weniger um eine echte — sonst hätte man sich des Rates der Sachverständigen bedient — als um eine optische Verkehrssicherung zu gehen. Optisch deswegen, weil sich mit generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen der latente Vorwurf der „öffentlichen Meinung" bequem entkräften läßt, es geschähe in Sachen Verkehrssicherheit nicht genug; optisch auch, weil — wie die Polizeipräsidenten vier großer Städte eigenhändig und mit Nachdruck attestieren — mit generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen das erstrebte Ziel nicht erreicht werden kann. Aber der Ruf der Regierenden ist gerettet.

Um ein Wort aus dem Volksmund zu gebrauchen: Man könnte diese Art

von Verkehrspolitik die „Strategie des Unbedarften“ nennen, weil man wider besseres Wissen der Fachleute — soweit man geneigt ist, deren Argumente als „Wissen“ gelten zu lassen — Maßnahmen empfiehlt, die sich über kurz oder lang als verfehlt herausstellen werden. Aber das allein ist nicht einmal die bitterste Konsequenz. Viel bitterer ist die Gewißheit, daß uns das Prinzip der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Grunde genommen keinen Verkehrstoten ersparen wird; daß wichtigere Maßnahmen wie zum Beispiel generelle Überholverbote zugunsten der Geschwindigkeitsbegrenzungen unter den Tisch gefallen sind; daß die Polizei eine unlösbare Aufgabe zudiktiert bekommt und daß schließlich und endlich die Verantwortung doch wieder auf die leidgeplagten Kraftfahrer projiziert wird, wenn — und das vorauszusehen, bedarf es keiner hellseherischen Gaben — die Zahl der Verkehrsunfälle nicht sinkt.

Unser Verkehr rollt in eine ungewisse Zukunft, daran gibt es leider nichts zu rütteln. Wenn er stolpern sollte, so verdankt er das den mit politischen, auf Popularität abgestimmten Gesichtspunkten fundamentierten Experimenten, wie man sie in Bad Godesberg einmal mehr am falschen Objekt vorgenommen hat.

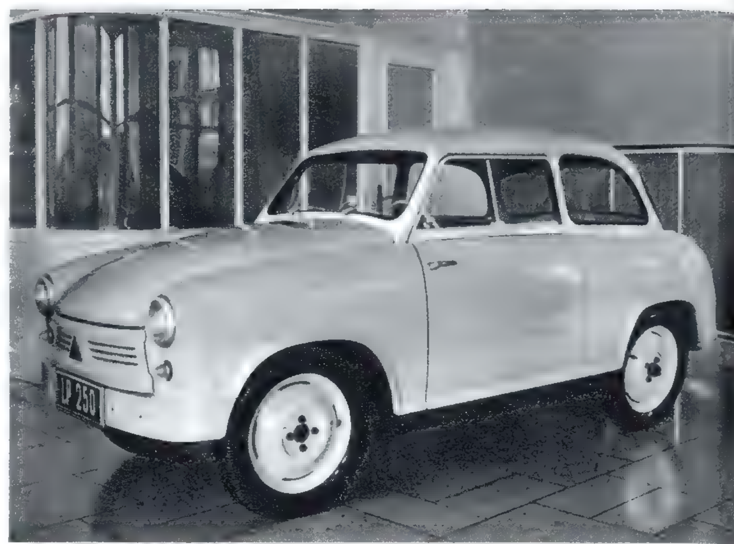


Achtung! Graben!

Sie kommen durch die Feuerbacher Straße in Stuttgart-Botnang, fahren scharf rechts, wie es sich gehört, und denken an nichts Böses (linkes Bild). Eine Sekunde später aber haben Sie beide Hände voll zu tun: die grasbewachsene und erhöhte Straßenbegrenzung hört ohne Vorwarnung unvermittelt auf (rechtes Bild), und wenn Ihnen die Vorderradaufhängung Ihres Wagens lieb ist, dann geben Sie schnell Backbordruder. Hoffentlich haben Sie nicht gerade Gegenverkehr, denn dann wird es in der schmalen Straße brenzlig. Aber sie können beruhigt sein, denn kein Gericht, bei dem Sie Ihren Schadenersatzprozeß anhängig machen, wird zugunsten der Gemeindeverwaltung Botnang entscheiden.

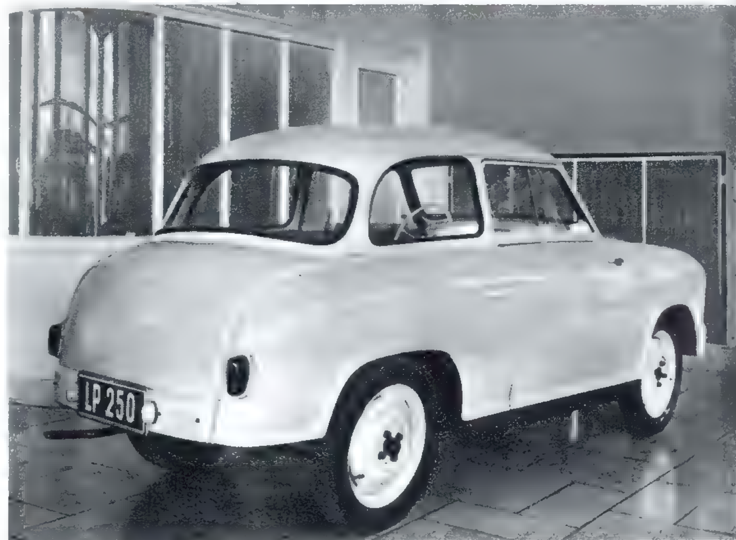
Fotos: Weitmann





Lloyd LP 250

Wohl in der Absicht, der Rollermobil-Konkurrenz einen kleinen Dämpfer aufzusetzen, offeriert Lloyd seit neuestem ein in jeder Beziehung billiges Modell. Es ist der LP 250, der in seiner Grundform völlig den bekannten 400er und 600er-Typen entspricht, gegenüber diesen jedoch einen 250 ccm-Zweitaktmotor, eine wesentlich vereinfachte Karosserieausstattung und nur die beiden Vordersitze besitzt. Bei einer Leistung von 11 PS erreicht der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/st. Was an innerem und äußerem Zubehör fehlt, kann nachträglich angebaut werden. So kostet die hintere Sitzbank, die aus dem LP 250 einen Viersitzer macht, nur 98 DM. Der Wagen selbst wird für DM 2980.— verkauft. Unsere Meinung: Wer vernünftig rechnet und sich die 370 DM Mehrpreis auch noch gerade irgendwie leisten kann, der sollte sich wohl doch lieber für den LP 400 entscheiden.



Deutsches Zweiradmuseum

Am 19. Mai wird das erste Deutsche Zweiradmuseum in Neckarsulm eröffnet. Es wird im ehemaligen Deutschordensschloß untergebracht, das die Stadtverwaltung Neckarsulm zum Museum ausgebaut hat. Durch die Unterstützung verschiedener großer Museen sowie Leihgaben und Stiftungen der Zweiradindustrie wird eine Sammlung zusammenkommen, die die historisch-technische Entwicklung des Zweirades aus den ersten Anfängen bis zu den letzten Weltrekordmaschinen aufzeigt.

Die Eröffnung wird umrahmt durch Veranstaltungen, die vom 19. bis 21. Mai der ADAC in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Schnauferl-Club organisiert. Neben einer Zielfahrt nach Neckarsulm wird der ADAC eine Veteranen-Rallye durchführen, an der Fahrzeuge der Baujahre bis 1930 teilnehmen können. Diese I. Internationale Veteranen-Rallye ist in Deutschland die erste Veranstaltung dieser Art. Ausschreibungen hierfür sind bei jedem ADAC-Ortsclub erhältlich. Die Teilnehmer erhalten ein Rallye-Schild, mit dem sie ohne polizeiliche Zulassung und Steuer im Umkreis von 100 km nach Neckarsulm starten können.

Amerikanische Touristen wollen im Auto durch Europa fahren

Mindestens 40 000 amerikanische Touristen haben für das Jahr 1956 den Antrag auf internationale Führerscheine gestellt, und fast alle von ihnen wollen dieses Papier für eine Fahrt durch Europa.

Das ist erheblich mehr als im Vorjahr, wo insgesamt rund 30 000 solcher Papiere ausgestellt wurden, und um das Doppelte mehr als 1954, als 19 300 internationale Führerscheine für Europa ausgegeben wurden.

Dagegen werden nicht mehr amerikanische Wagen von den Vereinigten Staaten aus nach Europa mitgenommen. Man rechnet mit ungefähr 4500 Wagen, die von Amerikanern persönlich von Amerika nach Europa auf die Reise mitgenommen werden. Das ist dieselbe Ziffer wie im vergangenen Jahr und etwas weniger als die entsprechende Ziffer des Jahres 1954.

Bei einem Vergleich dieser Ziffern — die der A.A.A., der American Automobile Association, zu verdanken sind — wird es klar, daß zwar weit mehr amerikanische Touristen ihre Europafahrt im Auto zurücklegen wollen, daß es aber nicht das eigene sein muß, sondern daß sie vorhaben, sich einen Wagen in Europa selbst zu kaufen oder zu leihen.

Und das ist gewiß verständlich. Es gibt zwar nichts Schöneres, als im eigenen Wagen die Fahrt durch die europäischen Länder zu unternehmen, nichts Bequemeres und für den autogewöhnten Amerikaner nichts Natürlicheres. Aber den eigenen Wagen von New York aus nach Southampton oder Boulogne oder Hamburg zu verfrachten, ist zu teuer und zu kompliziert, wenn die geplante Europafahrt sich nicht auf mindestens 6 Wochen erstreckt — und das ist nur bei einer Minderzahl der Fall. Der gemietete oder gekaufte europäische Wagen erfüllt den gleichen Zweck bequemer und billiger.

Was die nötigen Dokumente betrifft, so braucht der Amerikaner praktisch nicht mehr zu unternehmen, als daß er der A.A.A. seine Absicht mitteilt (gleichgültig, ob er ein Mitglied dieses Verbandes ist oder nicht) und daß er die Rechnung bezahlt, wenn sie ihm von der A.A.A. ins Haus geschickt wird. Alles andere wird ihm von der Reiseabteilung der A.A.A. abgenommen. Sie besorgt die nötigen internationalen Dokumente, übernimmt etwa notwendige Zollgarantien, besorgt die in Europa notwendigen Nummernschilder. Bei der Landung in einem europäischen Hafen oder auf einem europäischen Flugfeld wird der amerikanische Tourist von einem Vertreter der A.A.A. erwartet, der ihm die nötigen Dokumente und Schilder übergibt, die Zollfragen regelt und den gekauften oder gemieteten Wagen schlüsselfertig zur Hand hat.

Viele amerikanische Europatouristen haben mit dem Mieten eines europäischen Wagens die besten Erfahrungen gemacht. Man kann diese Wagen in Westdeutschland, der Schweiz, England, Frankreich, Holland, Italien, Spanien, Skandinavien und Irland mieten. Es gibt eigene Vermietungsinstitute, und manche haben einen international guten Namen. Viele Hersteller europäischer Wagen haben eigene Büros in New York und anderen amerikanischen Städten, wo man einen Wagen der betreffenden Marke zwecks Lieferung in Europa mieten oder kaufen und in amerikanischem Geld bezahlen kann.

Im allgemeinen wird zunächst eine Anzahlung von $ 25 hier vorgenommen, um den Wagen in Europa zu mieten, und dann wird ein Depot von 100 bis 300 Dollar hinterlegt. Dieses Depot wird nach erfolgter Ablieferung zurückbezahlt. Es wird weiter eine von der Dauer abhängige Mietsumme hinterlegt; wenn der Aufenthalt kürzer ist, wird der zuviel bezahlte Betrag auf Antrag zurückvergütet. Vermietungen werden im allgemeinen jeweils auf 7 Tage vorgenommen, in Italien jeweils auf 5 Tage.

Andere amerikanische Europafahrer ziehen es vor, den Wagen erst in Europa selbst zu mieten. Auch das macht keine Schwierigkeiten. In jedem Hotel in Europa, in jedem Reisebüro werden die Namen und Adressen zuverlässiger Vermietungsbüros dem Reisenden ausgehändigt.

Manche Länder verlangen neben oder an Stelle des internationalen Führerscheins eine britische License, und hinsichtlich des Alters des Fahrers und anderer Einzelheiten muß man sich den Spezialgesetzen des europäischen Landes fügen. Niemals ergeben sich hier für den Amerikaner irgendwelche Schwierigkeiten.

Dem Amerikaner, der es vorzieht, einen europäischen Wagen zu kaufen, statt zu mieten, wird das denkbar leicht gemacht. Durch eine Agentur einer europäischen Autofabrik in den Vereinigten Staaten oder durch die A.A.A. wird der Wagen hier gekauft und bezahlt. Bei der Ankunft in Europa steht er zur Verfügung.

Was soll aber mit dem europäischen Wagen geschehen, wenn die Europatour beendet ist?

Es bestehen keine Schwierigkeiten, den europäischen Wagen mit nach Amerika zu nehmen. Der Reisende hat eine Einfuhrgebühr von 10 Prozent des Wertes zu bezahlen. Die Transportgebühr von Europa nach Amerika beträgt $ 150 für kleinere Wagen, bis zu $ 350 für die größeren Wagen. Ein amerikanischer Reisender, der vom Ausland zurückkehrt, kann bis zu $ 500 neu gekaufte Güter zollfrei für seinen persönlichen Bedarf einführen. Wenn aber das europäische Auto in den Vereinigten Staaten bestellt oder bezahlt worden war, dann wird die 10prozentige Einfuhrgebühr nicht auf die Freigrenze angerechnet.

Naheliegend ist der Gedanke, den gefahrenen europäischen Wagen vor der Abreise vom Kontinent wieder zu verkaufen. Das ist aber nicht ohne weiteres in allen europäischen Ländern möglich, zumal wenn der Wagen

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische
Diebstahlsicherung
eingebaut?

Preis DM 17.90



Elektro-magnetische
VENTILE
für Gase und Flüssigkeiten

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

REMA TIP TOP 5×S-icherheit für Tubeless

VULKANISATION OHNE HITZE



AUF DER FELGE OHNE ABMONTIEREN

Reifen sofort fahrbereit

HERSTELLER: STAHLGRUBER
MÜNCHEN 8 · ROSENHEIMERSTRASSE 17

Zur Deutschen Industriemesse Hannover
vom 29.4. – 8.5.1956
Halle 14, Stand-Nr. 108/308

Zur 8. Deutschen Handwerksmesse München
vom 27.4. – 10.5.1956
Halle 10, Stand-Nr. 29 + 31 + 33

Achenbach-Garagen

Wellblechhallen
Fahrrad- u. Motorradständer
Stahltore
Betonplatten-Bauten



Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau - Sieg, Postfach 188

Die neue, blinkende
SOFFITTEN-LAMPE
in Ihrem Winker



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.

Das Frühjahrsheft der



ist noch in wenigen Exemplaren erhältlich!

- **136 großformatige Seiten**
- **250 bisher unveröffentlichte Abbildungen,**
- **viele mehrfarbige Original-Zeichnungen**
- **und dazu der einzigartige Textteil in der**
- **bekannten hohen Qualität.**

Der Bericht über den Frühling-Salon in Genf, — Traumwagenernte 1956 —, Neue Grand-Prix-Rennwagen sind nur einige der zahlreichen interessanten und lesenswerten Themen.

Motorfreunde, die ihr Fahrzeug und die Motorfahrt lieben, gönnen sich gern ab und zu einen kleinen Leseluxus. Wir wissen, daß Sie sich im besonderen für 2-Rad-Fahrzeuge interessieren, daß Sie aber auch mit den anderen Sparten der Kraftfahrt verbunden sind. Deshalb empfehlen wir Ihnen diese Frühjahrsausgabe. Aufmachung, Druck und Bildqualität, noch mehr aber der gepflegte Textteil dieser Zeitschrift werden Ihnen viel Freude bereiten. Aber bestellen Sie noch heute, wir haben nur noch wenige Exemplare.

.... Hier abtrennen ....

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.
Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie .... Stück der **MOTOR-REVUE**, Frühjahrsausgabe 1956, zum Preis von 5 DM pro Exemplar. + 50 Pfg. Porto.

Liefern Sie die **MOTOR-REVUE**, ab .... laufend im Abonnement zum Jahresbezugspreis von 18 DM für vier Ausgaben + 2 DM Porto.

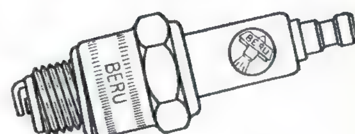
Der Betrag wird gleichzeitig auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart Nr. 161 37 eingezahlt - kann bei Lieferung durch Nachnahme erhoben werden.

Name ....

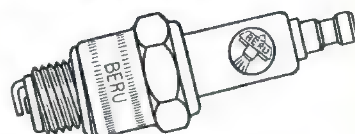
Ort und Straße ....

(A)

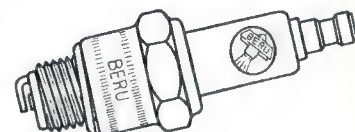
BERU
ZÜND-KERZEN



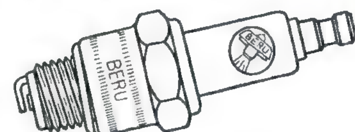
EINE



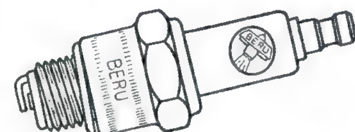
SO GUT



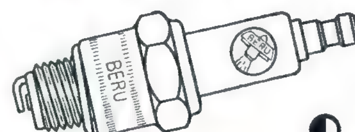
WIE



DIE



ANDERE



[redacted]

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf **Kennzifferanzeigen** bei Zuschriften auf **Chiffreanzeigen** bei Bewerbungen auf **Stellenangebote** bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!
Dies ist für die ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Gelegenheitskauf Alfa-Romeo 1900 Super, letztes Modell, 20 000 km, 4/5sitzig, Coupé, weiß mit hellblauem Dach, Radio, Heizung, Scheibenwascher, Lichthupe, Turbobremsen, einwandfreier Zustand, selten schönes Modell, nur umständehalber an Privat sofort günstig zu verkaufen. Dr. med. E. H. Wegener, München 13, Barerstraße 31, Tel. 2 43 94. 3351/1307

AUSTIN-HEALEY

Austin - Healey 55, 135 PS, weiß, 8500 km gelaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstr. 53—55. 3331/1305

BMW

BMW 327/28, 2 Ltr., 80 PS, Bauj. 1939, beige, 100 000 km gelaufen, in gutem Zustand, zu verkaufen. Angeb. unter 5171 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3377/1309

BMW Sport, fehlerfrei. Ausführl. Angeb. an AB/P. E. Wiberg, Storgatan 25, Stockholm (Schwed.). 3383/1309

BMW 327, 55 PS, Coupé, Ia Zustand, Maschine und Lack neu. Barpreis DM 2100.—. Anfragen an F. Daniel, Hamm (Westf.), Ahornallee 21. 3317/1304

BMW 501/8, Bauj. 55, schwarz, 7900 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3332/1305

BMW 328: Wrege, Hamburg 19, Eidelstedter Weg 103. 3343/1306

BMW 328, unfallfrei, im Originalzustand u. guter Verfassung, zu kaufen gesucht. Angebote mit genauer Beschreibung unter 5138 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3294/1303

BMW 501/6, Bauj. 55, grau-grün, 19 000 km, erstkl. Zustand, von Privat 20% unter Neuw. zu verk. Angeb. unter 5141 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3287/1302

BORGWARD

Borgward H 2400 S-Limousine, kirschrot, mit neuen Weißwandreifen, 40 000 km gelaufen, in tadellosem Zustand, zu verkauf. Angeb. unter 5143 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3310/1304

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3372/1309

DKW

Neuen DKW 3 = 6, unfallbeschädigt, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote unter 5151 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3323/1305

Gebrauchter, auch unfallbeschädigt. DKW 3 = 6-Motor gegen bar zu kauf. gesucht. Ang. m. Bauj., Prs. usw. an Trettau, Garmisch, Postfach 22. 3347/1307

FIAT

Fiat 1900 A, neuw., 19 000 km gel., bordeauxfarb., DM 7500.—. Standort Hamb. Anfr. u. 5178 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3385/1310

Fitt-Ghia-Cabrio, Bauj. 53, rot, 37 000 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3333/1306

Leicht beschädigte Karosserie für Fiat 1400 günstig zu verkaufen. Josef Büker, Essen-Süd, Müller-Breslau-Straße 30, Tel. 7 23 09. 3309/1304

NSU-Fiat 1400, schwarz, Bauj. 54, 52 000 km, in gepfl. Zust., aus erster Hand, mit allem Zubeh., sofort oder später preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5145 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3312/1304

Fiat-Limousine 1400, 60 000 km, überholt, mit Radio, bes. Chrom, Farbe grau, zu verkaufen. Preis DM 4200. Berth. Dorn, Architekt, Reilingen / Mannheim, Hauptstraße 197. 3288/1302

FORD

Seltene Gelegenheit! Ford-T-Modell, Bj. 22, fahrfähig, verkäufl. Hennig, Braunschw., Schloßpassage. 3389/1310

Ford 1,2 Sport-Cabriolet, versenkb., 2sitz. Lederpolst., unfallfrei, Original Werk-Austausch-Motor, 10 000 km gelaufen, in tadell. Zust., zugel., aus 1. Hand, Preis DM 1500.—, zu verk. Ang. u. 5157 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttg., Postf. 1042. 3349/1307

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3371/1308

LLOYD

Verk. Lloyd LP 400, Bauj. 53, 17 000 km, in best. Zust., mit allem Komf., für DM 2600 in bar. Anfragen erbittet J. Ratz in Adelsried Nr. 70½ b. Augsb. 3359/1308

MERCEDES

Mercedes-Pullman, 2,6 Diesel, 7sitzig, mit Schiebedach, guter Zustand, fahrbereit, DM 900.—. Auto-Hahne, Kiel, Lübecker Chausee 97. Ruf 7 22 22. 3363/1308

Gesucht Mercedes A-Cabr. 170 S oder 220, gegen bar. Otto Görn, Berlin-Charlottbg., Fasanenstr. 18. 3370/1308

Gelegenheit, Mercedes 300, Direktionswagen, schwarz, in neuw. Zustand, umständehalber sehr preisw. abzugeben. Angebote unter 5132 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 8284/1302

Mercedes, neuestes Modell, absolut fehlerfrei. Ausführliches Angebot an AB/P. E. Wiberg, Storgatan 25, Stockholm (Schweden). 3384/1309

Gebe krankheitshalber Kaufvertrag von MB 180 oder D ab, kurzfr. lieferbar. Anfr. u. 5179 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3386/1310

Gut gepflegten Mercedes 170 V b, Bauj. 1952, 50 000 km, privat zu verkaufen. Taxwert DM 1800.—. G. H. Sandfort, Essen, Huyssenallee 80. 3318/1304

Suche Vorkriegs - Mercedes, Sport-Cabrio, Zweisitzer, preisgünstig. Angebote unter 5152 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3327/1305

schon von Amerika aus bezahlt worden war. Um Unannehmlichkeiten zu vermeiden, ist es bei solchem Verkauf nötig, die Bestimmungen des jeweiligen europäischen Landes sorgfältig zu beachten. Es ist leicht, zuverlässige Auskunft darüber zu erhalten. Im allgemeinen helfen die Firmen und Geschäfte, bei denen man den Wagen kaufte, sei es in Europa, sei es von Amerika aus, auch beim Wiederverkauf des Wagens. Nicht selten wird dieser Wiederverkauf beim Abschluß des Kaufes bereits mit in Betracht gezogen. *Dr. W. Sch.*

Menschenleere Großbaustellen

Zu Beginn der Bausaison stellt sich wieder die Frage nach dem Leistungsvermögen der deutschen Straßenbauindustrie. Immer wieder werden Zweifel und Befürchtungen laut, die Industrie könnte den Anforderungen des Zehnjahresplanes nicht gewachsen sein. Die Frage ist nicht leicht zu beantworten. Es ist wohl möglich, die Kapazität einer Automobilfabrik sehr präzise anzugeben. Die Kapazität der Straßenbauindustrie dagegen hängt von zahlreichen Faktoren ab, die sich im voraus nie genau bestimmen lassen.

Sicher ist, daß die Grenzen im Straßenbau eher durch unzureichende Haushaltsmittel als durch fehlende technische Kapazitäten gezogen werden. Der Geräte- und Maschinenpark der Straßenbauindustrie betrug im Jahre 1954 rund 70 000 Tonnen. Anfang 1956 war der Bestand an Straßenbaumaschinen auf 75 000—80 000 Tonnen angewachsen. Das entspricht gewichtsmäßig etwa dem Vorkriegsstand. Man muß aber bedenken, daß die Leistungsfähigket der Geräte durch ihre Modernisierung stark gestiegen ist und daß außerdem das Gewicht der einzelnen Maschinen wesentlich geringer wurde.

Der hohe Stand der Mechanisierung ist beim Straßenbau mit einem ständigen Rückgang des Arbeitskräftebedarfs verbunden. Der Erdbau war früher eine besonders arbeitsintensive Bausparte. Heute wird hier vornehmlich mit modernen Großgeräten gearbeitet. Für einen Kubikmeter Erdbewegung rechnete man früher 1 bis 1,2 Arbeitsstunden, heute dagegen nicht einmal den 20. Teil. Maschinen haben die menschliche Arbeitskraft weitgehend abgelöst. Menschenleere Baustellen sind in Deutschland kennzeichnend für den modernen Straßenbau.

Mit den heute vorhandenen Geräten und Maschinen könnten unter Zugrundelegung einer achtmonatigen Beschäftigung im Jahr theoretisch gebaut werden:

- 1500 Kilometer Autobahn (Beton-Fahrbahndecken) und
- 8000 Kilometer Bundes- oder Landstraßen (Asphaltdecken).

Die denkbare Kapazität der Straßenbauindustrie ist also bei weitem größer als die tatsächlichen Anforderungen, auch wenn man berücksichtigt, daß z. B. durch den Flugplatzbau größere Teile ihrer Kapazität gebunden werden.



Das S bedeutet Schwinge: die bisherige RT 250 hatte noch Geradewegfederung hinten, die S hat eine Schwinggabel mit Federbeinen, vorn nach wie vor Teleskopgabel. Die Federbeine sind für Solo- und Soziusbetrieb einstellbar — das wird in einigen Jahren eine Selbstverständlichkeit sein, heute ist es als besonders fortschrittlich hervorzuheben. Als Federweg werden 95 mm angegeben, für die Vordergabel 140 mm. Die RT 250 S hat gegenüber der bisherigen Ausführung noch 1 PS dazubekommen, sie leistet jetzt 15,1 PS. Der 27 mm-Vergaser wurde beibehalten, die Verdichtungen von 6,1—6,3 auf 6,3—6,5 erhöht. Auch bei den Schwingenmodellen ist die einheitliche Linie gewahrt, die schon immer das DKW-Programm kennzeichnete.





PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Porsche 1,5 Ltr., 4 Kolben und Zylinder neu, DM 250.— zu verkaufen. Anfragen unter 5159 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3355/1307

Porsche-Coupé, 1300/1954, 46 000 km, silber-neulackiert, Bereifung 90%, Radio Telefunken Automatik, guter Zustand, DM 7500.—, zu verkaufen. Tel. Essen 3 83 74 oder Zuschrift unter 5160 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3356/1307

Porsche 1,3 Ltr., Coupé, preiswert zu verkaufen. Anfragen unter 5163 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3360/1308

Porsche 1,1 oder 1,3 Ltr., auch beschäd., bis DM 3500 bar zu kaufen gesucht. Leo Kühn, Gengenbach (Baden), Grabenstraße. 3374/1309

Porsche-Coupé 1500 S, 55 000 km, Motor generalüberholt, Radio, erstklassiger Zustand, DM 6250.— zu verkaufen. Anfragen unter 5173 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3379/1309

Porsche-Motor 1500 oder 1300, auch mit Getriebe, neuwertig, meistbietend, verkauft. Wölfer, Rodetal 86 üb. Göttingen. 3366/1308

1,3 Ltr. Cabriolet mit Synchrongetriebe für DM 5400.— abzugeben. Angeb. unter 5164 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3361/1308

1,5 Ltr. Super-Cabriolet, in neuwert. Zustand, wegen Carrera-Kauf preisgünstig abzugeben. Angebote unter 5165 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3362/1308

Porsche 1500 Coupé, graphitgrau m. rotem Kunstlederpolster, Stahlschiebedach u. weiteren Extras. Hervorragender Zustand. Unfallfrei u. 33 000 km garantiert. Bar 33% unt. Neupreis. Anfr. unt. 5177 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3381/1309

Porsche, maschinell fehlerfrei, wird umgehend gekauft. Ausführl. Angebot an AB/P. E. Wiberg, Storgatan 25, Stockholm (Schweden). 3382/1309

Porsche-Motor 1,3 Ltr., bester Zustand, DM 980.— Angeb. unter 5137 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3293/1302

Direktionswagen Ford Customline V 8 mit Fordomatic, Baujahr 1953, komfortable Ausrüstung, in sehr gepflegtem Zustand, preisgünstig zu verkaufen.
Angebote unter 5167 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 3368/1308

PORSCHE

Porsche 1500, Bauj. 1954, Porsche-blau, 50 000 km, in hervorragender Verfassung, besond. gepflegtes Fahrzeug, äußerlich u. motorisch neuwertig. UKW-Radio, besonderer Umstände halber zum Festpreis von DM 7400.— zu verkaufen. K. Fritzsche, Emmerich a. Rh., Kleiner Wall 8, Tel. 1632. 3392/1310

Porsche-Motor, 1,3 l, 7000 km, nach Überholung in VW gelauf., DM 780.—. Anfr. u. 5172 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3378/1309

1,3 l Porsche-Motor 55 zu verkaufen oder gegen VW-Motor zu tauschen. Anfr. unt. 5180 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3393/1310

RENNWAGEN

Rennwagen, 2000 ccm, Bauj. 52, mit Zubehör u. Anhänger, DM 1800.—. Angeb. u. 5112 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3252/1299

Veritas-Rennsportwagen, 1,5 l, preisgünstig zu verk., evtl. Tausch geg. Pkw. Ang. u. 5116 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3257/1300

SPORTWAGEN

Borgward-Sport-Cabrio 51, schwarz, 66 PS, 2 Vergaser, rassig und elegant, Neupreis DM 13 000.—, Preis DM 4600.—. VW wird in Zahlung genommen. Automatendienst Kreller, Idar-Oberstein 4. 3303/1303

1,5 l Straßen- u. Rennsportwagen, Bauj. 1955, 120 PS/80 Oktan, günst. zu verk. Ang. u. 5123 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3273/1301

VERITAS

Suche Dyna-Veritas, 600—700 ccm, gegen bar zu kaufen. Angebote an D. Schmidt, Braunschweig, Böcklerstraße 242, Ruf 2 28 40. 3316/1304

VW

Sportliches VW-Cabrio, 2/2 mit Drews-Sonder-Karosserie, 2. Motor, 15 000 km, 2 Vergaser, Radio, Bereifung 90%, DM 3850.—. Anfr. unt. 5169 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3375/1309

VW ab 53, Unfallwagen, gegen bar zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5182 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3395/1310

VW-Cabriolet, 2farb., 41 000 km, 2-Klang-Fanf., Radzierblenden, 5fach neu, schlauchl., bereift, Telefunken-Radio, Fahrz. i. allerb. Zust., Bauj. 51/52, DM 3750.—. P. Bittdorf, Bad Wildungen-N, Tel. 381. 3387/1310

WOHNWAGEN

Wohnwagen, neuwertig, für 4 Personen gesucht. Bernhardt, Einbeck/H., Dörchenstraße 20. 3391/1310

Wohnanhänger „Wolf Hirth Tramp" zu verkaufen. Preis DM 2800.—. Angebote unter 5158 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3354/1307

Reisewohnwagen auf Opel-Blitz-Fahrgestell, 2 permanente Betten, extra Sitzecke, große Kleiderschränke, Propan- und Webasto-Heizung, 40 Ltr.-Kühlschrank, vollständige Kocheinrichtung, Dachgalerie, Radio. Für geschäftliche oder private Ausnutzung bestens geeignet, 9800 km gelaufen (Neupreis DM 28 000.—), zum Preis von DM 13 000.— zu verkaufen. Angebote unter 5148 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3315/1304

Wohnanhänger Westfalia T 5 mit 5 Betten, Ia verk. od. verl. Potyka, Nürnberg, Roritzer Str. 9. 3324/1305

Wohnwagen „Sport-Berger", für 4 Personen, preiswert zu verkaufen. Angebote unter 5134 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3286/1302

VERSCHIEDENE

Porsche 1,1—1,3 Ltr. oder **MG 1,3 Ltr.** Sportwagen (auch Unfallwagen) sofort geg. bar zu kaufen gesucht. Gg. Kraus, Ailingen-Friedrichsh., Hauptstr. 3364/1308

Lloyd u. Volkswagen lfd. bar gesucht. Huyskens, Krefeld, Uerdinger Str. 64, Ruf 6 27 63. 3390/1310

Fiat Cabriolet 1100, TV Spyder, evtl. Wendler, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5146 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3313/1304

Gut erh. Zweisitzer-Cabrio, unfallfrei, zu kaufen ges. Angebote Wilhelmshaven, Postfach 55. 3305/1303

DKW F-7 1937; Opel 1,3 1937; Hanomag 1,3 1939; alle fahrbereit, je DM 250.—. Auto-Passage Krefeld, Uerdinger Str. 64, Tel. 6 20 02. 3281/1302

DM 3600.— Erbanteil an Mietwohngrundstück gegen Porsche oder anderen Wagen bis 1,5 l zu tauschen gesucht. Angebote an Gerhard Czekalla, Gelsenkirchen, Bickernstr. 140. 3251/1299

★ VERTRETUNGEN ★

Für guteingeführtes (im In- und Ausland) **Autozubehör** sucht Importeur Vertreter auf Provisions-Basis. Hohe Provision. Schartner, Baden-Baden, Schützenstraße 10, Tel. 34 12. 3350/1307

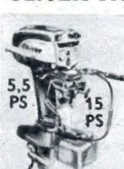


VW - OPEL/Kapitän/Rekord/Olympia und viele andere
Reparatur-Anleitungen
des Lehr- u. Nachschlagewerks „Querschnitt durch die Autotechnik" vom A. Bucheli-Verlag, Zug (Schweiz). Zu beziehen durch **P. Wieland, Verlags-Vertretung, Ettlingen/Baden,** Drachenrebenweg 16. Ca. 75 Seiten, Großformat (21 x 30 cm) mit vielen Bildern, Zeichnungen, Maß- und Einstelltabellen. Kunstdruck DM 7.80. Diese Reparatur-Anleitungen sind ein sehr eingehender Leitfaden, wie er dem Werkstattmann, vor allem aber dem „Bastler" im weitesten Sinne, äußerst nützlich ist. Machen auch Sie einmal den Versuch mit einem dieser Hefte. Es wird Ihnen stets ein unentbehrlicher Mitarbeiter sein.





OLIVER-Außenbordmotoren



elegant - zuverlässig - geräuscharm
Verlangen Sie bitte unverbindliches Angebot!
BOOTING
Josef Schreyögg
Ollarzried / Ottobeuren
Telefon 376

Sippel Schonbezüge



Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 2 16 35

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER
Original - Ersatzteile
stets lieferbar
TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 7 47 47/48

Den Weg ins Ausland ebnet **Der Export-Markt**
Deshalb: spannen auch Sie unsere weltweiten Export-Aktionen ein. Über das Wie, Wann und Wo geben wir Ihnen gern Auskunft.



Der Export-Markt Fahrzeuge, Landmaschinen und Zubehör
VOGEL-VERLAG, COBURG/BAYERN

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das AUTO MOTOR und SPORT

* VERSCHIEDENES *

X Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3369/1308

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Motorboot, 4 Personen, neuwertig, billig abzugeben. Anfragen unter 5166 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3365/1308

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

35jähriger sucht Tätigkeit, wo Ausbildung oder Training als Nachwuchs-Rennfahrer (Sport- u. Rennwagen) geboten wird. Derselbe hält es für möglich, in den Kurven sicherer und schneller zu fahren als wie bisher. Angebote unter 5175 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3352/1307

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Wer mit mir die ganze kultivierte Welt des Automobilsports erleben will, schreibt, int. erf. Motorsportler, der schwungv. aktiv bleiben möchte. Herr od. Dame mit Sport- oder Tourenwagen erw. Angebote unter 5162 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3358/1307

Elektr. Rasieren! Ja, erst div. App. probieren! Unverbindlich! Kostenlos! Bem. Prospektangebot anfordern, auch Teilzahlung.
Wohlenberg-Vertrieb München 12; Hamburg 1/759

Gesucht werden Fotografien von Rennen auf Mercedes-Rennwagen in Deutschland, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei und Bergfahrten zwischen 1922 und 1932. Angebote unter 5168 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3373/1309

LICHTHUPE
für den Selbsteinbau
komplett mit Schaltplan DM 13,—
Nachnahme
Kurt Kretschmer, Höhr-Grenzhausen II

2 junge Autosportlerinnen (21) mit Herz, Humor u. Courage suchen 2 junge Herren mit gleichen „Qualitäten". Raum NRW. Anfragen u. 5181 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3394/1310

Preisgünstig abzugeben **stationäre Maschine »Diesel«**
Leistung 18-19,8 PS, 1400 Umdrehungen, 2 Zyl., ⌀ der Zylinder 95 mm, Kolbenhub 150 mm, Hubraum 2110 ccm Miag.
Angebote unter 5170 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3376/1309

2 Weber-Doppelvergaser 40 ⌀ gesucht. Preisofferte unt. 5176 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3353/1307

Welcher Jugendfreund stiftet ein Schrott-Auto für den Spielplatz eines Jugendheims? Angebote unter 5174 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3380/1309

* STELLENANGEBOTE *

Für Einsatz in Canada suchen wir einen **sehr erfahrenen Meister**
der einer größeren Auto-Reparaturwerkstätte selbständig vorstehen kann.
Bewerbungen und Referenzen erbeten unter A. B. 319 an die Nordbuch-Werbung, Mülheim-Ruhr, Hagdorn 35 3367/1308

Für das Bodenseegebiet wird ein fleißiger, gewissenhafter **Automobil-Verkäufer** gesucht, der schon im Fahrzeugverkauf nachweisbar erfolgreich tätig war.
Bewerbungen mit handgeschriebenem lückenlosem Lebenslauf an 3388/1310
ERNST SOMMER - OPEL-Großhändler - Ravensburg (Württ.)



Stundenlang hinter dem Lenkrad
Dann stellen sich leicht Kopfschmerzen und Benommenheit ein. 1–2 Tabletten Temagin wirken zuverlässig schmerzlindernd und geben einen klaren Kopf.
Temagin
In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70
1 J 14 A

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/257. USA. Zylinderschlösser, Zündschlösser und Kofferraumschlösser für Kraftfahrzeuge. Korrespond. deutsch.

A/258. Jordanien. Autobatterien, Kraftfahrzeugreifen, Kraftfahrzeugschläuche, Motorenöle, Schmieröl, transportable elektrische Werkzeuge, wie Düsenreiniger, Bohrer usw.; Ersatzteilkästen für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/259. Libanon. Kraftwagenbatterien. Korrespondenz englisch.

A/260. Türkei. Personen- und Lastkraftwagen, Kraftfahrzeugreifen und Schläuche, Autobatterien. Korrespondenz englisch.

A/261. Vietnam-Süd. Kraftwagen, Kleinautos. Korrespondenz französisch.

A/262. Türkei. Reifen für Lastkraftwagen und Traktoren. Korrespondenz französisch.

A/263. USA. Kraftfahrzeugzubehör, Autowerkzeuge. Korrespondenz englisch.

A/264. Vietnam-Süd. Automobile, Kraftfahrzeugzubehör. Korrespondenz französisch.

A/265. Argentinien. Kraftwagen und Ersatzteile für amerikanische Personenkraftwagen (Baujahr 1938/47). Korrespond. englisch, französisch, spanisch.

A/266. Irak. Kraftfahrzeugreifen, Kraftwagenersatzteile, gebrauchte Kraftfahrzeuge, Schmieröle. Korrespondenz englisch.

A/267. Kuwait. Personenkraftwagen, Reifen und Schläuche für PKW. Korrespond. englisch.

A/268. Schweiz. Hartgummikästen für Autobatterien, Zellendeckel, Zellenabschlußpfropfen, Zellenverbindungen, Bleiplatten (positiv-negativ), Plattenkämme, Plattenseparatoren. Korrespond. deutsch.

A/269. Indonesien. Ersatzteile für englische und amerikanische Personen- und Lastkraftwagen. Korrespond. deutsch.

A/270. Schweden. Suchscheinwerfer, Nebellampen, Mehrklanghörner, Fußmatten, Schonbezüge, kl. Autoblumenvasen, Aschenbecher, Rückspiegel, Autoschlüssel, Autoschlüsseltaschen und anderes Autozubehör. Campingartikel aller Art. Korrespond. deutsch.

A/271. Südafrikanische Union. Automobile, Autozubehörteile. Korrespondenz englisch.

A/272. Schweden. Neuheiten für Kraftfahrzeuge. Korrespond. deutsch.

A/273. Frankreich. Schraubenschlüssel, Bohrer und andere Werkzeuge, insbesondere für Kraftwagen und Traktoren. Korrespond. französisch, notfalls deutsch.

A/274. Indische Union. Kraftfahrzeugersatzteile und Zubehör aller Art. Korrespond. englisch.

A/275. Südafrikanische Union. Autozubehör aller Art. Korrespondenz englisch.

A/276. Schweden. Neuheiten in Autozubehörteilen (möglichst mit Alleinvertretung in Schweden). Korrespondenz deutsch.



Interessant
für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien
Brüder Buchner Passau A 11

Spezial Auspufftopf
Rallye
für alle sportlichen V.W.-Fahrer
rassiger Anzug
enorme Leistungssteigerung
formschön
herrlicher Ton
PROSPEKT DURCH:
PONTUS-HANDEL
BERGERHOF (RHLD.)
TELEFON RADEVORMWALD 494

Zugfrei fahren Sie
im Schiebedach-Wagen
mit **AEROREX DBP**
auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz
und in der Limousine mit **AEROREKORD DBP**
Hersteller:
WERNER JUNG · OLDENBURG (Oldb) Auguststr. 51
Bitte Prospekte anfordern!

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Plastic-Katte Hamburg 1, Norderstraße 87, Ruf 24 69 64

Motorradfahrer!
Achte beim Einkauf Deines Sattels auf diese Wertmarke
23 Jahre PAGUSA
PAGUSA-WERKE · HAMBURG-SCHENEFELD

Erholung tanken...
Mit dem KURZ-Idealbett ist das leicht möglich. Schon kurze Pausen geben genügend „Kraftstoff" zum Weiterfahren. Ihr Fachhändler zeigt Ihnen das
IDEALBETT
KURZ GMBH · BIETIGHEIM-WÜRTT.

Die letzte Seite

In der Schweiz müssen gefährliche Kühlerfiguren verschwinden

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat in einem Kreisschreiben an die Kantone Richtlinien für die Beseitigung unnötiger und gefährlicher Ziergegenstände an Kraftfahrzeugen herausgegeben, die zum 1. Juni in Kraft treten, jedoch insofern provisorischen Charakter tragen, da sie je nach den praktischen Erfahrungen ergänzt oder abgeändert werden können. Die Richtlinien lassen erkennen, daß sich die zuständigen Schweizer Bundesbehörden sehr eingehend mit dieser keineswegs unwichtigen Angelegenheit beschäftigt haben und eine Sachkunde beweisen, die den an behördliche Fehlleistungen nur allzu gewohnten deutschen Autofahrer erstaunen mag. Selbstverständlich gelten die Richtlinien nur für Fahrzeuge, die in der Schweiz selbst zugelassen sind.

Zu beseitigen sind demnach vor allem Zierfiguren auf der Motorhaube oder auf den Kotflügeln, wie beispielsweise Köpfe, Tiergestalten, Flugzeug- oder Schiffsmodelle, Torpedos, Lanzen, Pfeile, ebenso freistehende abstrakte Gebilde wie Kugeln, Fabrikembleme usw. Gestattet bleiben lediglich abgerundete Zierschienen und flache Verzierungen, die sich nur wenig über die Karosseriefläche erheben. Auch sonstige Zierleisten am Wagen dürfen keine Spitzen, Widerhaken oder scharfe Kanten aufweisen.

Über die auch bei manchen unserer Autofahrer so beliebten Blendschirmchen heißt es in den Schweizer Richtlinien wörtlich: „Lichtschirme über den Scheinwerfern und anderen Lichtern sind in der üblichen Ausführung nutzlos. Metallische oder andere Schirme aus festem Material, die nachträglich angebracht werden, sind untersagt und zu entfernen. Schilder aus elastischem Material sind gestattet. Stehen die eigentlichen Karosseriebleche wie Lichtschirme über die Scheinwerfer hervor, so können sie nicht beanstandet werden."



Die Richtlinien verweisen auf eine Menge weiterer Einzelmerkmale, die eine Gefahr bilden können und deshalb zu entfernen oder zu ändern sind. So dürfen beispielsweise Begrenzungsstäbe und Flaggenständer nur noch elastisch ausgeführt oder federnd befestigt sein. Jedenfalls ist hier von der Schweizer Behörde eine saubere Arbeit geleistet worden, die gewissenhaft zu studieren den einschlägigen Leuten der Automobilindustrie nicht nur deshalb anzuraten ist, weil sie ihre Erzeugnisse in dieses Land verkaufen wollen. *Meck*





Am linken Bildrand sieht man einen Ampelmast, vorn die dazugehörige weiße Linie. Die Ampel zeigt rot, die fotografierten Wagen und die Straßenbahn halten – aber warum in aller Welt verschenken der VW und der 12 M hier vier bis fünf Wagenlängen, derentwegen dann hinten ebenso viele Wagen das nächste Rot durchwarten müssen? Es ist keine Straßenbahnhaltestelle, und selbst wenn es eine wäre, zeigten doch die geschlossenen Türen der Bahn an, daß keine Passagiere aussteigen, es besteht also keinerlei Grund für die Wagen, da mitten im Verkehr sanft zu entschlafen. Nur Trottelei? Nein, einen Grund hat es schon (aber eine Trottelei ist es doch): Als die Straßenbahn hielt, öffneten sich die Türen und ebenso fröhlich wie ihrer Rechte bewußt entstiegen ihr mehrere Leute, während die Wagen „selbstverständlich" warteten – und dann auch nicht weiterfuhren, als die Aussteigerei längst vorbei war. Es ist schon ein Jammer. Si.

Schwarzhandel mit Dieselkraftstoff

Die Landwirtschaft erhält rückwirkend ab 1. Mai 1955 für Dieselkraftstoff eine „Betriebsbeihilfe" von 18.05 DM für 100 kg oder 15.30 DM für 100 Liter. Der Schienenverkehr erhält eine Beihilfe von 11.75 DM je 100 kg oder 10.— DM je 100 Liter. Es wird also künftig drei Preise für Dieselkraftstoff geben:

1. den Preis für gewöhnliche Steuerzahler,
2. den Preis für Schienenverkehr,
3. den Preis für Landwirtschafter.

Der Schienenverkehr — also meist die öffentliche Hand — und die Landwirtschaft werden manchen Gewissenskonflikt ausfechten müssen, um nicht etwa den billigen Kraftstoff in den Dieselbus oder in den Mercedes-Diesel einlaufen zu lassen. Eine herrliche bürokratische Apparatur von vielen, vielen pensionsberechtigten Köpfen wird nötig sein, um hier einigermaßen Ordnung zu halten. Daß ein lukrativer Schwarzmarkt trotzdem entsteht, ist nach vielfältigen Erfahrungen mit Bestimmtheit zu erwarten. *Wa. O.*

In Wirklichkeit ist die Geschichte noch viel komplizierter: Jeder „Großabnehmer", der einigermaßen auf Draht ist, bezieht Dieselkraftstoff zu diesen oder zu noch billigeren Preisen. Es ist nur insofern ein Unterschied, als in diesen Fällen der Preisnachlaß bzw. die Vergünstigung an den Verdienstspannen der Dieselkraftstoff-Lieferanten abgezwackt wird. Redaktion

Ist das wahr?

Laut ZAV soll der Verkehrsfachmann der CDU, E. Müller-Hermann, MdB, die Ansicht öffentlich geäußert haben, daß eine Reihe von Bundesländern dem Verordnungsentwurf wider besseres Wissen und wider eigene Überzeugung zugestimmt hätten. Nach dem Motto: „Eine Hand wäscht die andere" hatten diese „Länder" geglaubt, damit wirtschaftliche Vorteile auf Landesebene einhandeln zu können.

Die Nachricht klingt unglaublich. Länderminister sind ja doch Persönlichkeiten, für welche der Begriff „Verantwortung" kein leeres Wort sein darf. Die Vorstellung, daß solche Herren mit so wesentlichen Interessen nicht nur einer großen Industrie und eines wichtigen mittelständischen Gewerbezweiges, sondern wegen der nun kommenden Preiserhöhungen und wegen der Stellung der Deutschen Bundesrepublik im europäischen Verkehr einen so unverstehbaren und unverantwortlichen Kuhhandel getrieben hätten, ist erschütternd.

Die Minister von Bayern, Hamburg, Hessen und Niedersachsen sind nach Presseberichten die verantwortlichen Ja-Sager, während Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein abgelehnt und Rheinland-Westfalen sich der Stimme enthalten habe. Es wäre sehr zu wünschen, daß die angeblich von Müller-Hermann verdächtigten oder beschuldigten Minister sich öffentlich zu ihrem Votum bekennen und dieses sachlich begründen. *Wa. O.*

das AUTO MOTOR und SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.



Bitte ausschneiden für Ihre Ferienreise!



Service in ITALIEN

S = Sonntagsdienst vom 1. April bis 15. September 1956 — ADAC = ADAC Straßenhilfsdienst

In der Werkstatt verstandene Sprachen sind unter Spalte „Bemerkungen" verzeichnet: d = deutsch, engl = englisch, frz = französisch, gr = griechisch, holl = holländisch, sp = spanisch, sl = slawisch, ung = ungarisch.

STÄDTE	STRASSE	TELEFON	BEMERKUNGEN	ADAC	FIRMA
BOLOGNA Zentralersatzteillager	Via Emilia Ponente 10	53–981	S (10–12) d,	ADAC	AUTO-GERMA
BOLZANO/Bozen	Via Brennero 20	25–511	S (9–13) d, e, sl	ADAC	GARAGE BRENNERO
BRESCIA	Piazzale Cremona 19	38–032	S (8–12) d, f		SAOTTINI AUTO
BRUNICO/Bruneck	Piazza Cappuccini	173	S (8–12 – 15–19) d, e		ERNESTO SIMMA
CATANIA	Via Conte di Torino 3	13–983	e, f, g		GIUSEPPE BRANCIFORTI
CATTOLICA	Via del Prete 6	70–55	S (8–12 – 14–18) d, f		AUGUSTO GABELLINI
COMO	Viale Lecco 3	20–842	d, f	ADAC	GARAGE VOLTA
CORTINA D'AMPEZZO	Corso Italia 176	23–20	S (9–12 – 14–17) d, e, f		GARAGE DOLOMITI
FERRARA	Via Modena 4	42–90	S (8–12 – 14–20) f		BRUNO FELLONI
FIRENZE/Florenz	Via dei Della Robbia 5/r	50–150	S (8–12.30) d, e	ADAC	AUTORIMESSA TOSCANA
FOLIGNO	Viale Firenze	21–42	S (8–13)		EDILFERRO
GARDONE (Gardasee)	Berbarano di Salo	25–75	S (8–18) d, e, f		AUTORIMESSA DEL GARDA
GENOVA/Genua	Via Aighero 3 c. (Carignano)	589–208	S (9-12) d, f, e, s, p	ADAC	G. M. VINELLI
LECCO	Viale Turati 14	37–88	S (8–18)		AUTORIMESSA ENZO SCOLA
MANTOVA/Mantua	Autostazione Nord - Porto Mantovano	57–77	S (8–12) e, f		RINALDO RINALDI
MERANO/Meran	Via delle Corse 31	63–30	d, f		AUTORIMESSA CENTRALE
MILANO/Mailand	Via Losanna 3	90–106	S (8.30-12.30) d, e, f, u		MARIO MORDACCI
MOLFETTA	Piazza Garibaldi 7–8	11–67	S (8–12) d, e, f		INTERAUTO
NAPOLI/Neapel	Via Cuma 14	64–963	S (8–12) f		PASQUALE PALUMBO
ORTISEI/St. Ulrich	Via Corso 108	62–34	d, e		GARAGE ALPINO
PADOVA/Padua	Via Vicenza 15	38–141	S (8–18) d, f	ADAC	GARAGE INTERNAZIONALE
PARMA	Via Emilia Est 87	22–698	S (8–18)		EGISTO BAISTROCCHI
PESCARA	Viale Bovio 16/22	33–01	S (9–13) f		ADOLFO CIOLLI
PIACENZA	Via Emilia Pavese 168	43–93	S (8–12) d, f	ADAC	TARCISIO LODIGIANI
RAVENNA	Via Renato Serra 44	22–00	S (8–18) d, f		GARAGE EUROPA
RICCIONE	Via Zara 14	64–36	S (8–12 – 15–19) d		ANTONELLI
RIVA (Gardasee)	Viale Rovereto 15 bis	21–41	S (8–19) d		CARLO BRIOSI
ROMA/Rom	Via Merulana 135	760–879	d, e, f, g	ADAC	REMO DI PIETRO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO	Corso Mazzini	22–79	S (8–12)		EURO (Stazione Esso)
SAN CASSIANO VALTELLINA	Via Nazionale	p. pubbl.	S (8–18)		GIUSEPPE GATTI
SAN MARINO (Repubblica)	Serravalle	310 p. p.	S (8–18) f		ELIO REGINI
SAN REMO	Via Carli 22 (angolo Via Bixio)	68–43	S (8–18) d, f		ARTURO SIVELLI
TAORMINA	Via Pirandello 45	78	S (8–12) d, s		GINO CALANNA
TARANTO/Tarent	Via Duca Abruzzi 14	15–82	S (8–13)		RONDINELLI
TIRANO	Viale Italia 12	71–305	S (8–18)		BRUNO BALGERA
TORINO/Turin	Via Sant'Anselmo 11	62–969	d, f	ADAC	a.s.t.r.a.u.t.o.
TREVISO	Via Canova 14	15–17	S (8–12 – 14–18) d, f	ADAC	NEGRO
TRIESTE Triest	Via Reni 2/A	23–577	d		PANAUTO
UDINE	Via di Toppo 15	64–34	S (8–12) d, e	ADAC	CATTELAN
VENEZIA/Venedig	Piazzale Autostrada-Marghera	53–453	S (8–18) d, e, f	ADAC	SARTORI
VERONA	Stradone S. Lucia 27 (Cancellata)	26–061	S (8–12) d, e	ADAC	AUTO-MOTOR
VIAREGGIO	Via Aurelia (Varignano)	35–22	S (9-12, 14–18)		SCAT
VOGHERA	Via Vittorio Veneto 12	22–83	S (8–12) e		GARAGE TORINO